

MAA- JA METSÄTALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 11/2008 vp

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

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1 päivänä huhtikuuta 2008 lähettäessään valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon: Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla varannut maa- ja metsätalousvaliokunnalle mahdollisuuden lausunnon antamiseen liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- hallitusneuvos Vilppu Talvitie, maa- ja metsätalousministeriö

- rakennusneuvos Mikko Ojajärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- professori Antti Asikainen, Metsäntutkimuslaitos
- teknologiatutkimuksen johtaja Markku Järvenpää, MTT Jokioinen
- johtaja Olli-Pekka Väänänen, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Svenska Lantbruksproducenternas Centralförbund SLC
- Elintarviketeollisuusliitto ry
- Metsäteollisuus ry
- Suomen Tieyhdistys ry

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Valiokunta pitää tärkeänä, että selonteon yhdeksi tavoitteeksi on otettu liikennepolitiikan pitkäjänteisyyden lisääminen. Pitkäjänteisyydellä selonteossa tarkoitetaan 10—15 vuoden aikajännettä. Selonteossa on todettu, että selonteon näkökulma kattaa koko liikennejärjestelmän; keskittymistä vain liikenneväyliin on pyritty välttämään. Toisaalta selonteosta käy myös ilmi, että

matka- ja kuljetusketjujen ongelmia ei voida ratkaista yksinomaan väyläinvestoinnein tai yhden hallinnonalan toimin. Valiokunta painottaakin selonteon mukaisesti sitä, että tarvitaan laaja-alainen liikennejärjestelmän kehittämisohjelma, jossa valtion, kuntien ja muiden toimijoiden parhaimmat keinot yhdistetään mahdollisimman tehokkaaksi ja vaikuttavaksi kokonaisuudeksi.

Liikenne kytkee yhteiskunnan toiminnot yhteen, ja siksi liikennejärjestelmän laatu vaikuttaa suoraan hyvinvointiin ja talouteen. Valio-

kunta korostaa selonteon mukaisesti myös sitä, että Suomelle liikennejärjestelmä on tärkeä kilpailutekijä, koska maa on laaja ja kuljetusetäisyydet ovat pitkiä. Teollisuus ja asutus ovat sijoittuneet koko maahan, ja paljon raskasta tavaraa kuljettavien metsä- ja metalliteollisuuden yritysten osuus tuotannon määrästä on suuri. Pääliikenneyhteyksien riittävä palvelutaso on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukyvyyn kannalta olennaista. Hyvät liikenneyhteydet ovat myös alueiden kehittymisen keskeinen edellytys. Liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten haluun sijoittua alueelle ja pysyä siellä. Lisäksi yhteydet helpottavat alueiden ja kuntien verkottumista palvelujen tuottamiseksi yhteistyössä.

Selonteossa on todettu, että liikennettä on Suomessa eurooppalaisittain vähän, mutta liikennesuoritetta eli kuljettuja kilometrejä kertyy matkojen pituuden vuoksi paljon. Valiokunta painottaa sitä, että liikennemääristä riippumatta maan eri osien elinvoiman säilyminen edellyttää toimivia valtakunnallisia liikenneyhteyksiä ja joukkoliikennepalveluja. Toisaalta selonteossaakin on tuotu esiin, että kaikkia perusteltuja liikenneväylä- ja joukkoliikennetarpeita ei kyetä tyydyttämään käytettävissä olevilla määrärahoilla. Yhteiskunnalle tarjottavia väylä- ja joukkoliikennepalveluja on siksi priorisoitava.

Nykyistä toimivamman liikennejärjestelmän merkitys korostuu, kun fossiilisten polttoaineiden yksikköhinnat reaaliarvoltaan kohoavat ja polttoaineiden saatavuus vaikeutuu. Valiokunta korostaa sitä, että toimivan liikennejärjestelmän kustannustehokkuuteen tulee päästä mahdollisimman lyhyellä aikataululla. Kokemus on osoittanut, että se vaatii valtiovallan keskitettyä ohjausta.

Liikenneverkon laajuus ja kunto

Valiokunta toteaa selontekoon ja edellä esitettyyn viitaten, että Suomen suuren pinta-alan ja suhteellisen tasaisesti jakaantuneen asutuksen vuoksi valtakunnallisten liikenneyhteyksien toimivuus on maan eri osien elinvoiman säilyttämiseksi välttämätöntä.

Valiokunta pitää perusteltuna sitä, että selonteossa on kiinnitetty erityistä huomiota perusväylänpidon rahoituksen jälkeenjääneisyyteen, alemmanasteisen tieverkoston yleiskuntoon ja ylläpitoon, kevyen liikenteen väyliin sekä yksityisteiden merkitykseen osana toimivaa väyläverkostoa. Tavoitteena tulee olla, että liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon osoitetaan rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Samalla tulee huomioida perusväylänpidon, alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden merkitys monipuolisen yritystoiminnan ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseksi koko maassa.

Selonteossa on todettu, että liikenne valtion ylläpitämällä pientiestöllä vähenee, kun väestö keskittyy. Valiokunta korostaa kuitenkin sitä, että pientiet on liikenteen määrästä riippumatta pidettävä liikennöitävässä kunnossa kaikkina vuodenaikoina. Ne ovat välttämättömiä pysyväle asutukselle ja ovat erittäin tärkeitä maaseudun palveluille ja maaseutuelinkeinoille sekä palvelevat myös matkailua, vapaa-ajanasumista ja jokamiehen oikeuksien hyödyntämistä. Harvaan asutuillakin alueilla on taattava liikkumisen palvelutaso. Saariston yhteyksien kannalta keskeisessä asemassa on maantieläutta- ja yhteysalusliikenteen riittävyys.

Tällä hetkellä huonokuntoisimpia teitä ovat seutu- ja yhdystiet. Selonteosta käy ilmi, että viime vuosina niiden kunnan heikkeneminen on kyetty pysäyttämään ja paikoitellen kunto on jopa hieman parantunut. Silti yleistilannetta ei ole pidetty selonteossa edelleenkin tyydyttävänä. Monet seutu- ja yhdystiet ovat myös mäkisiä ja mutkaisia ja nykyiselle kuljetuskalustolle kapeita. Myös noin yli 14 000 maantiesiltaa on peruskorjauksen tarpeessa.

Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon ja yksityisteiden rahoitusta lisätään selontekoon sisällytetyn taulukon mukaisesti vaalikauden aikana yhteensä 165 miljoonalla eurolla. Valtioneuvoston kanslian asettaman metsäteollisuuden ja metsäsektorin työryhmän väliraportissaan 15.2.2008 tekemät perusväylänpitoa ja yksityisteiden avustuksia koskevat esitykset sisältyvät lukuihin. Lisäpanostus kohdennetaan eri-

tyisesti puuhuollon turvaamiseen. Lisäksi perusväylänpidon vaalikauden kehyksissä jo olevasta rahoituksesta 60 miljoonaa euroa kohdennetaan uudelleen puuhuollon turvaamistoimiin.

Edellä esitettyyn viitaten valiokunta toteaa, että liikennepoliittisessa selonteossa luetellaan useita hyviä ja kannatettavia asioita ja hankkeita. Valiokunta pitää kuitenkin tärkeänä, että tavoitteista muodostetaan selvä tahtotila. Kustannusten nousun kompensoimisen ohella tarvitaan tasokorotuksia. Perusväylänpidon rahat ovat nimellisesti lisääntymässä, mutta laskevat reaalisesti. Kun perustienpidossa ei ole huomioitu kustannusten nousua, kasvaa korjausvelka entisestään. Kustannusten nousu vähentää perustienpidossa ostovoimaa vuositasolla arviolta 25 miljoonaa euroa. Jotta tiestön kunto ei heikkenisi entisestään, tarvitaan vuosittaisen kustannusten nousun kompensoimista, mutta myös tunnettua perustienpidon määrärahojen tasokorotusta. Tässä todettu pätee myös rataverkon osalta, sillä radanpidossa on huomioitu vain palkkakustannusten nousu, joka on kokonaiskustannuksista vain muutama prosentti. Rataverkon ylläpitäminen tasokkaana ja kilpailukykyisenä liikennepoliittisen selonteon tavoitteiden mukaisesti edellyttää, että perusradanpitoon on käytettävissä enemmän rahoitusta. Kun perusväylänpidon rahoista 60 miljoonaa euroa kohdennetaan uudelleen puuhuollon turvaamiseen, millä saadaan merkittävä parannus vähäliikenteisten soraiteiden kuntoon, vaikuttaa se muuhun perustienpitoon siten, että alueelliset investoinnit ja päällystystyöt vähenevät ja siltojen kunto huononee.

Valiokunta toteaa, että energiatehokasta, taloudellista ja ympäristöystävällistä kuljetusmuotoa, vesiliikennettä, ei ole otettu huomioon selonteossa. Valiokunta pitää kuitenkin erittäin tärkeänä, että maamme sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen panostetaan nykyistä voimakkaammin. On muun ohella selvitettävä uusien kanavointien toteuttamismahdollisuudet.

Valiokunta pitää myös tärkeänä sitä, että selonteon mukaisesti saaristoliikenteen lauttojen ja yhteysalusten palvelut turvataan vähintään

nykytasolla. Selonteossa on myös todettu, että saariston yhteysalus- ja maantielauttaliikenteen palvelutason turvaamiseksi on tarpeen välittömästi aloittaa kaluston ja laitureiden uusiminen.

Haja-asutusalueiden liikenne

Selonteon mukaisesti valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että haja-asutusalueilla on vaikea ylläpitää säännöllisiin vuoroihin perustuvaa reitiliikennettä, koska asutus on harvaa ja väestö iäkkästä. Pääosa arjen matkoista tehdään tulevaisuudessakin henkilöautolla. Autottomat taloudet ovat näin ollen haaste. Kun joukkoliikenteen edellytykset heikkenevät, ulkopuolisten tarjoamista henkilöautokuljetuksista tullaan aiempaa riippuvaisemmiksi. Samalla on tärkeää huolehtia taksipalveluiden riittävydestä. Tulee myös harkita mahdollisuuksia käyttäen ajoneuvoverohelpotuksia haja-asutusalueiden välttämättömän liikenteen kustannusten keventämiseksi.

Selonteossa on todettu, että kuntakeskusten ja muiden isojen taajamien välisessä julkisessa liikenteessä tulee turvata työ-, opiskelu- ja liityntämatkoja palvelevat yhteydet sekä mahdollisuudet käydä hoitamassa asioita alueen kaupungissa tai muussa seudullisesti tärkeässä palvelukeskuksessa. Tavoitteena on, että jokainen voi asioida kuntakeskuksessa tai muussa palvelukeskuksessa vähintään kahdesti viikossa. Julkisen liikenteen tarjonnan tulee olla alueellisesti mahdollisimman kattavaa. Valiokunta kiinnittää kuitenkin huomiota siihen, että lainsäädännössä valtiolle tai kunnille ei ole asetettu suoria velvoitteita järjestää edellä kuvatun palvelutason mukaista liikennettä. Sen sijaan erityislainsäädännössä, kuten esimerkiksi perusopetuslaissa ja vammaispalvelulaissa, annetaan kuntien kuljetusten järjestämiseen liittyviä velvoitteita.

Selontekoon viitaten valiokunta toteaa, 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. Haja-asutusalueilla on vaikeaa tyydyttää kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julki-

sen liikenteen tarpeita. Valtion ja kuntien rahoitusta onkin kyettävä tarkastelemaan kuntaa suurempana, mahdollisimman yhtenäisenä ja selkeänä kokonaisuutena. Valiokunta pitää myös erittäin tärkeänä sitä, että selvitetään uusia ratkaisuja joukkoliikenteen järjestämiseksi haja-asutusalueilla. Sen vuoksi on selonteossa todettuna mukaisesti tarpeen, että esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimpakyydin ja "naapurivun" mahdollisuudet tyydyttää kansalaisten liikkumistarpeita arvioidaan liikenne- ja viestintäministeriön asettaman selvitysmiehen tulevasessa raportissa. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että riittävän palvelutasoiset ja kohtuuhintaiset matkat ja kuljetukset harvaan asutuilla alueilla varmistetaan.

Valiokunta korostaa sitä, että yksityistiet ovat tärkeä osa liikennejärjestelmää. 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. Raakapuun kuljetukset lähtevät pääsääntöisesti yksityisteiden varsilta. Tiesakkaat hallinnoivat tiekuntien ylläpitämiä yksityisteitä. Metsäautoiteiden rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat metsien omistajat. Selonteosta käy ilmi, että valtion avustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen vähennettiin huomattavasti 1990-luvun puolivälissä. Valtion ja kuntien yhteenlasketut avustukset ovat lähes puoliintuneet tämän jälkeen siitä huolimatta, että kunnat ovat lisänneet yksityisteiden avustamista. Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että yksityisteiden avustusten tasosta huolehditaan. Samalla valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esitettyjen arvioiden mukaan tiekuntien vuosittain maksaman arvonnäköveron määrä on suurempi kuin vuotuinen valtionapu yksityisille teille.

Valiokunta toteaa, että ilmaston muuttuessa ja routakauden lyhentyessä sekä sateisuuden lisääntyessä yksityistiet vaativat erityistoimia, jotka edellyttävät rahoituksen ohella uutta osamista kunnossapitoon. Valiokunta kiinnittää myös huomiota siihen, että yleisten teiden liittymien määrän vähetessä yksityisteiden määrä ja

pituus ovat kasvaneet aiheuttaen lisärasitteita tiesakkeille.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa esitetyt toimenpiteet keskittyvät pelkästään fyysisen infrastruktuurin kehittämiseen. Maaseudulla toimivien yritysten, maaseutuelinkeinojen ja maaseudun asukkaiden tärkeä työväline, tietoyhteydet, on jätetty huomion ulkopuolelle. Maaseutuelinkeinojen kannalta harvaan asuttujen alueiden tehokkaiden tietoliikenneyhteyksien turvaaminen on kuitenkin välttämätöntä. Valiokunta kiinnittääkin huomiota siihen, että nämä yhteydet eivät tälläkään hetkellä kata koko maata, eivät edes kaikkia taajaan asuttuja seutuja. Jatkossa on vaarana, että nopea tietoliikenneverkko kattaa vain suurimmat taajaan asutut alueet, jolloin muun muassa puuhuollon kannalta tärkeät syrjäseudut jäävät ulkopuolelle. Onkin välttämätöntä, että haja-asutusalueilla on nopeat ja ajantasaiset laajakaistayhteydet. Valiokunta katsoo, että kattavien tietoyhteyksien turvaaminen edellyttää niiden saattamista julkisen palvelun velvoitteen piiriin.

Metsäteollisuus ja puuhuollon turvaaminen

Valiokunta toteaa selonteon mukaisesti, että kustannustehokas logistiikka ja toimiva liikenneinfrastruktuuri ovat tärkeä kilpailutekijä Suomen metsäteollisuudelle. Logistiikan toimintaedellytykset heijastuvat suoraan metsäteollisuuden tuotannon kehittymiseen, työllisyyteen ja investointeihin. Metsäteollisuuden logistiikkajärjestelmät ovat suurten volyymien vuoksi vaativia ja monitahoisia kokonaisuuksia, joiden kehittämistä ja tarvittavien muutosten toteutusta helpottaa toimintaympäristön ennakoitavuus.

Valiokunta painottaa selontekoon viitaten, että Venäjän asettamat raakapuun vientitullit ovat akuutti uhka metsäteollisuuden raaka-ainehuollolle. Kaikki toimet korvaavan kotimaisen raaka-aineen saannin turvaamiseksi ovat siksi kiireellisiä. Kotimaisen puun hakkuista tulee lisätä kestävästi 10—15 miljoonalla kuutiometrillä vuodessa. Kotimaisen puun hankinnan lisääminen edellyttää toimia liikenneverkon eri osissa: yksityis- ja metsäteiden kuntoa on parannettava, alemmanasteista tiestöä kohennettava ja eräitä

vähäliikenteisiä ratoja on peruskorjattava ja niiden sähköistämistä jatkettava. Metsäteollisuudelle tärkeitä liikenneverkon kehittämistoimia ovat lisäksi vanhentuneiden ja onnettomuusalttiiden päätiejaksojen uusiminen ja pääratojen kantavuuden nosto. Valiokunta korostaa myös sitä, että edellä todettu vesitiekuljetusten (erityisesti sisävesien alusliikenne) sisällyttäminen kehittämiskohteisiin on erityisen perusteltua sekä teollisuuden ainespuu- että energiabiomassakuljetusten lisääntymisen vuoksi.

Metsistä saatavan uusiutuvan energian käytön lisääminen edellyttää metsähakkeen (hakuuhteiden, kantojen ja pienpuun) nykyistä suurempaa hyödyntämistä. Valiokunta katsoo selonteossa todetun mukaisesti, että metsähakkeen korjuu on taloudellisinta, kun se integroidaan teollisuuden puuraaka-aineen hankintaan. Puun ja hakkeen korjuun ajoittaminen mahdollisimman laajasti sulan maan kauteen tarjoaa mahdollisuuden tasata talvipainotteista teollisuuspuun hankinnan kausivaihtelua. Valiokunta kiinnittää myös huomiota siihen, että korjuukaluston siirrot lisäävät puu- ja hakekuljetusten ohella alemman tieverkon rasitusta. Kun teiden ympärivuotinen käytettävyyden tulee entistä tärkeämmäksi, on sekä alemman maantieverkon että metsäteiden ja muiden yksityisteiden kuntoa parannettava kestävästi raskaita kuljetuksia myös syys- ja kevätkelirikon aikana.

Valiokunta on lausunnossaan valtioneuvoston selonteosta valtiontalouden kehystävistä vuosille 2009—2012 (MmVL 6/2008 vp — VNS 2/2008 vp) todennut, että liikenneväylien rahoituksen osalta hallituksen kehyspäätyksessä on metsätalouden kannalta myönteistä puuhuollon turvaamiseen kohdistettu lisärahoitus sekä perustienpidossa että perusradanpidossa. Myös yksityistieavustusten merkittävä lisäys on puukuljetusten kannalta oikean suuntainen. Valiokunta

kiinnitti kuitenkin huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoituksen taso esitettiin pidettäväksi lähes entisellään, huolimatta esimerkiksi kansallisessa metsäohjelmassa todetusta lisäystarpeesta. Valiokunta pitikin erittäin tärkeänä niin maaseudun asukkaiden kuin maaseudun yritystoiminnan kannalta yleisestikin, että liikenneväylien yleistä kuntoa ja palvelutasoa nostetaan. Valiokunta totesi, että erityisesti alempiasteisen tieverkoston taso on laskenut ja vaatii kohentamista.

Selonteossa on todettu, että Suomessa työmarkkinoilta poistuvien kuljettajien tilalle arvioidaan kuorma-autoliikenteessä tarvittavan vuosittain 3 000 uutta kuljettajaa ja linja-autoliikenteessä 700 kuljettajaa. Kuljettajien perus- ja ammattitutkinnon suorittamisen vuosittain aloitavien määrä vastaa kuitenkin vain noin puolta vuotuisesta lisätarpeesta. Valiokunta toteaa, että puutavara-autojen kuljettajapula rajoittaa jo nyt puunhankintaa. Lisäksi metsäteollisuuden puukuljetukset maassamme tulevat lisääntymään. Valiokunta pitääkin välttämättömänä, että alan ammattitaitoisen työvoiman saatavuus turvataan. Opetusministeriö on vuodelle 2008 lisännyt ammatilliseen peruskoulutukseen 2 200 opiskelijapaikkaa, ja vuodelle 2009 on tulossa vielä 2 000 uutta opiskelijapaikkaa, jotka kohdennetaan muun muassa työelämän tarpeen mukaisesti. Valiokunta korostaa sitä, että riittävän suuri osa opiskelijapaikoista tulee suunnata kuljettajakoulutukseen.

Lausunto

Lausuntonaan maa- ja metsätalousvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

MmVL 11/2008 vp — VNS 3/2008 vp

Helsingissä 9 päivänä toukokuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Jari Leppä /kesk	Pentti Oinonen /ps
vpj.	Pertti Hemmilä /kok	Klaus Pentti /kesk
jäs.	Susanna Haapoja /kesk	Petri Pihlajaniemi /kok
	Hannu Hoskonen /kesk	Erkki Pulliainen /vihr
	Anne Kalmari /kesk	Pekka Vilkuna /kesk
	Lauri Kähkönen /sd	vjäs. Matti Kangas /vas.
	Mats Nylund /r	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Carl Selenius.