MAA- JA METSÄTALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2012 vp

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 18 päivänä huhtikuuta 2012 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012 (VNS 2/2012 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että maa- ja metsätalousvaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina
- liikenneneuvos Piia Karjalainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- metsäneuvos Marja Hilska-Aaltonen, maa- ja metsätalousministeriö
- professori Antti Asikainen, Metsäntutkimuslaitos
- erityisasiantuntija Heli Siirilä, Vaasan yliopisto
- johtaja Minna-Mari Kaila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry
- johtaja Petri Keränen, Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)
- logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys ry
- johtaja Heikki Jämsä, Infra ry
- johtaja Jouni Karjalainen ja johtaja Tom Schmidt, Destia Oy.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut
— Valio Oy.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Maaseudun liikennejärjestelmiä käyttävät lähes kahden miljoonan maaseudun asukkaan lisäksi elinkeinot, matkailu ja vapaa-ajan asukkaat. Monet vahvistumassa olevat vihreän talouden elinkeinot sijaitsevat maaseudulla. Laajassa maaseutumaisessa maassa on hyväksyttävä tosiasia, että välimatkat ovat usein pitkiä. Suomen suuren pinta-alan ja suhteellisen tasaisesti jakautuneen asutuksen vuoksi valtakunnallisten liikenneyhteyksien hyvä toimivuus on maan eri osien elinvoiman säilyttämiseksi välttämätöntä.

Suomelle toimiva liikennejärjestelmä on tärkeä kilpailutekijä. Teollisuus ja asutus ovat sijoittuneet koko maahan, ja paljon raskasta tavaraa kuljettavan metsäsektorin yritysten osuus

tuotannon määrästä on edelleen varsin suuri. Lisäksi myös koko elintarvikeketjun kuljetusmäärät ovat merkittäviä. Toimivat liikenneyhteydet ovat myös alueiden kehittymisen keskeinen edellytys. Liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten haluun sijoittua alueelle ja pysyä siellä. Valiokunta painottaa sitä, että liikennemääristä riippumatta maan eri osien elinvoiman säilyminen ja kehittäminen edellyttävät kaikkialla toimivia liikenneyhteyksiä ja joukkoliikennepalveluja.

Tienpidossa on jo pidemmän ajan kuluessa syntynyt huomattava korjausvelka. Tavoitteena tulee olla, että liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon osoitetaan rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Samalla tulee huomioida perusväylänpidon, alempiasteisen tiestön ja yksityisteiden tärkeä merkitys monipuolisen yritystoiminnan ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiselle tasapuolisesti koko maassa.

Maaseudun joukkoliikennepalveluiden heikentämissuuntaus tulee katkaista ja kehittää sille myös korvaavia ratkaisuja. Rautatieverkoston kunnosta tulee huolehtia, ja sitä tulee hyödyntää nykyistä enemmän myös henkilöliikenteen tarpeisiin. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että maamme sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen panostetaan nykyistä voimakkaammin.

Energiansäästö- ja ilmastotalkoot on kohdistettava kokonaisvaltaisesti ekotehokkuuteen. Sen vuoksi myös maaseudun liikkumismuotoja on edelleen kehitettävä. Valiokunta kuitenkin korostaa, että auto tulee jatkossakin säilymään maaseudulla tulevaisuudessa tärkeänä kulkuvälineenä. Maaseudun yhdyskuntarakenteen ilmastokuormitusta arvioitaessa on pitkällä tähtäimellä otettava huomioon uuden, ekologisemman teknologian tuomat mahdollisuudet autoilussa.

Valiokunnan arvion mukaan selonteossa ei ole riittävän kattavasti käsitelty erilaisten maaseutualueiden liikkumistarpeita ja nykyisiä ongelmia. Etätyömahdollisuuksien kasvu sekä luonnonvaratalouteen pohjautuva yrittäjyys antavat kuitenkin paljon uusia elinkeinomahdollisuuksia maaseudulle. Vihreiden elinkeinojen edistäminen edellyttää toimivaa ja hyväkuntoista alempiasteista tieverkkoa.

Valiokunta korostaa liikennepolitiikan ratkaisujen pitkävaikutteisuutta. Tästä syystä liikennepolitiikan linjauksissa on tunnistettava pitkän aikavälin strategiset kysymykset. Väestönkasvun, elintason nousun, ruokakriisien ja ilmastonmuutoksen myötä ruoan ja uusiutuvien raaka-aineiden kysyntä tulee kasvamaan. Tämä avaa suomalaiselle maa- ja metsätaloudelle sekä maaseudun elinkeinoille uusia mahdollisuuksia. Valiokunta korostaa, että tämä näkökulma olisi tullut ottaa näkyvämmin huomioon liikennepoliittisessa selonteossa.

Maaseudun liikenne

Selonteon mukaan väestöpohjan pieneneminen aiheuttaa maaseudulla kannattavuusongelmia liikennepalvelujen järjestämisessä. Maaseudun asukkaiden ja yritysten toimintamahdollisuudet on kuitenkin turvattava tarjoamalla riittävä liikkumisen ja kuljetusten taso. Valiokunta toteaa, että haja-asutusalueilla on tällä hetkellä vaikeaa tyydyttää kohtuullisia, asiointiyhteydet turvaavia julkisen liikenteen tarpeita. Väestön ikääntyminen on haaste koko liikennejärjestelmälle erityisesti maaseudulla. Joukkoliikenteen edellytysten heikentyessä ulkopuolisten tarjoamista henkilöautokuljetuksista tullaan aiempaa riippuvaisemmiksi. Pääosa arjen matkoista tehdään tulevaisuudessakin henkilöautolla. Samalla on kuitenkin tärkeää myös huolehtia esimerkiksi taksipalveluiden riittävyydestä.

Valiokunta pitää erittäin tärkeänä sitä, että jatkossa kehitetään uusia ratkaisuja joukkoliikenteen järjestämiseksi haja-asutusalueilla. Valiokunta korostaa selonteossa esitetyn mukaisesti, että esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen, kimppakyydin ja "naapuriavun" mahdollisuuksia on kehitettävä. Valiokunta katsoo, että riittävän palveluntason turvaavat ja kohtuuhintaiset matkat sekä kuljetukset harvaan asutuilla alueilla tulee varmistaa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa esitetyt toimenpiteet keskittyvät lähinnä fyysisen infrastruktuurin kehittämiseen. Maaseudulla toimivien yritysten, maaseutuelin-

keinojen ja maaseudun asukkaiden tärkeä työväline, tietoyhteydet, on jätetty selonteon ulkopuolelle. Maaseutuelinkeinojen kannalta harvaan asuttujen alueiden tehokkaiden tietoliikenneyhteyksien turvaaminen on kuitenkin välttämätöntä. Valiokunta kiinnittääkin huomiota siihen, että riittävät tietoliikenneyhteydet eivät vielä kata koko maata eikä niiden toimivuus ole kaikkialla riittävä.

Perusväylänpito

Perusväylänpidon rahoitustaso on pysynyt lähes ennallaan, mutta kustannustason huomattava nousu on heikentänyt korjausten ostovoimaa merkittävästi. Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon rahoitus onkin ostoarvoltaan laskenut 2000-luvulla ja samaan aikaan liikenne on kasvanut. Liikenneväylien kunto on tämän kehityksen seurauksena heikentynyt, ja liikenneverkon kunnon säilyttämisen ja kehittämisen näkökulmasta määrärahat ovat olleet jo useita vuosia riittämättömiä.

Selonteossa esitetään teiden kunnossapidon painopisteen siirtoa perusväylänpitoon ja linjataan perusväylänpidon rajoituksen ostovoiman turvaaminen hallituskausien taitteissa tehtävillä kustannustason nousua vastaavilla tasokorotuksilla. Rahoitusvaje on kuitenkin jo tällä hetkellä varsin suuri ja vaatii nopeaa perusväylänpidon rahoituksen nostamista. Lisäksi tulee huolehtia siitä, että kehitetään systemaattisesti uusia käytännön innovaatioita tienpitoon ja teiden kunnostukseen siten, että kustannuksista voidaan säästää korjausten laatua alentamatta. Perusväylänpidon rahoituksen lisäämisen yhtenä osaratkaisuna voisivat olla teemaohjelmat, jotka mahdollistaisivat esimerkiksi liikenneturvallisuuden ja puuhuollon kannalta välttämättömien hankkeiden toteuttamisen.

Alemmanasteinen tieverkko ja yksityistiet

Selonteossa todetaan, että päivittäinen liikennöitävyys ja hoito varmistetaan koko verkolla, ja alemmanasteisen verkon kunto joustaisi rahoituksen mukaan. Valiokunta korostaa, että alemmanasteisen tieverkoston kunnolla on ratkaiseva merkitys haja-asutusalueiden palvelujen tarjonnalle, raakapuun, bioenergian, maataloustuotteiden ja tavaroiden kuljetuksille sekä taajamien ulkopuolella asuvien ihmisten arkiliikkumiselle.

Valiokunta pitää tärkeänä alemmanasteisen tieverkoston kunnossapitoon varattavaa riittävää rahoitusta siten, ettei maaseudun infrastruktuuri rapaudu suunnitelmakaudella. Myös maantiesiltoja on tulossa erittäin paljon peruskorjausikään, ja jo tällä hetkellä noin 5 % niistä arvioidaan huonokuntoisiksi. Perustuotannon rakennemuutoksen myötä maaseudun palvelutasoodotukset ovat pikemminkin kasvamassa kuin pienenemässä myös vähäliikenteisellä maantieverkolla. Maatilojen sisäisten kuljetusten määrät ja etäisyydet ovat kasvamassa, ja niitä tehdään entistä raskaammalla kalustolla. Tiloille tulevien ja niiltä lähtevien kuljetusten kuormat ovat myös jatkuvasti kasvaneet.

Valiokunta korostaa lisäksi sitä, että yksityistiet ovat erittäin tärkeä osa liikennejärjestelmää. Yksityisteitä on kaikkiaan noin 350 000 kilometriä, joista valtionapuun oikeutettuja on noin 55 000 kilometriä. Yksityisteiden riittävä kunto on tärkeää paitsi teiden varsilla asuville myös monille maaseutuelinkeinoille. Raakapuun kuljetukset lähtevät pääsääntöisesti yksityisteiden varsilta. Tieosakkaat hallinnoivat tiekuntien ylläpitämiä yksityisteitä. Metsäautoteiden rakentamisesta ja ylläpidosta vastaavat metsien omistajat. Valiokunta kiinnittää myös huomiota siihen, että yleisten teiden liittymien määrän vähetessä yksityisteiden määrä ja pituus ovat kasvaneet aiheuttaen lisärasitteita tieosakkaille.

Selonteosta käy ilmi, että valtionavustuksia yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen on vähennetty. Valiokunta toteaa, että ilmaston muuttuessa ja routakauden lyhentyessä sekä sateisuuden lisääntyessä yksityisteiden kunnossapito vaatii erityistoimia. Valiokunta korostaa, että riittävän rahoituksen lisäksi tarvitaan erityisesti uutta osaamista ja kunnossapitomenetelmien huomattavaa kehittämistyötä. Myös teiden kunnon arvioinnissa on otettava käyttöön uusia menetelmiä. Jatkossa tulee kehittää ja ottaa käyttöön sellaisia uusia teknologioita, jotka kustannustehokkaasti edistävät teiden kunnossapitoa.

Esimerkiksi tuleva EU:n rakennerahastokausi antaa tähän mahdollisuuksia, jotka tulee hyödyntää täysimääräisesti. Lisäksi tulee kyetä valtakunnallisesti levittämään ns. hyviä käytäntöjä teiden kunnossapidossa.

Valiokunta korostaa edellä sanottuun viitaten, että alempiasteisen tieverkoston kunnossapidon laaja-alaiseen kehittämiseen tulee jatkossa kiinnittää erityistä huomiota. Yksityisteiden hoitoon ja kunnostukseen käytettävät määrärahat ovat tällä hetkellä pienet ja liikennepoliittisessa selonteossa määriteltyjen painopisteiden ulkopuolella.

Sisävesikuljetukset

Selonteon mukaan mahdollisuutta hyödyntää sisävesireittejä tavarakuljetuksissa ja matkustajaliikenteessä nykyistä laajemmin on kuitenkin tarpeen tarkastella uudestaan 2010-luvun puolivälissä huomioimalla erityisesti bioenergian tuotantokehityksen sekä matkailun vaikutukset kysyntään. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että maamme sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittämiseen panostetaan nykyistä voimakkaammin. Muun ohella on selvitettävä uusien kanavointien toteuttamismahdollisuudet.

Valiokunta korostaa sitä, että sisävesien alusliikenteen sisällyttäminen tulevaisuuden kehittämiskohteisiin on perusteltua erityisesti teollisuuden sekä ainespuu- että energiabiomassakuljetusten lisääntymisen vuoksi. Tämäkin kuljetusmuoto vaatii kuitenkin toimivat, hakeautoihin ja metsäautotieverkkoon perustuvat syöttökuljetukset.

Metsäklusteri ja puuhuollon turvaaminen

Valiokunta toteaa, että kustannustehokas logistiikka ja toimiva liikenneinfrastruktuuri on keskeinen kilpailutekijä Suomen metsäteollisuudelle ja koko metsäsektorille, joka on Suomessa merkittävin kuljetuspalveluiden käyttäjä. Metsäteollisuuden osuus rautatiekuljetuksista on tällä hetkellä noin 60 % ja maanteiden noin 30 % sekä merivientikuljetuksista lähes puolet. Pitkät etäisyydet edellyttävät tehokasta kuljetuslogistiikkaa ja ympäri vuoden käytettäviä liikenneverkkoja.

Metsäteollisuuden raaka-aine- ja biomassakuljetusten toimivuus edellyttää alemmanasteisen tiestön ja ratojen päivittäistä liikennöitävyyttä. Logistiikan toimintaedellytykset heijastuvat suoraan metsäteollisuuden tuotannon kehittymiseen, työllisyyteen ja investointeihin. Metsäteollisuuden logistiikkajärjestelmät ovat suurten volyymien vuoksi vaativia ja monitahoisia kokonaisuuksia, joiden kokonaisvaltaista kehittämistä tarvitaan. Alan raaka-ainekuljetusten toimintaedellytysten turvaaminen tukee osaltaan myös Suomen uusiutuvan energian käytön lisäämistavoitteiden saavuttamista (38 % vuoteen 2020 mennessä).

Kotimaisen puun hankinnan turvaaminen edellyttää toimia liikenneverkon eri osissa: yksityis- ja metsäteiden kuntoa on parannettava ja alemmanasteista tiestöä kohennettava. Metsäteollisuudelle tärkeitä liikenneverkon kehittämistoimia ovat lisäksi vanhentuneiden ja onnettomuusalttiiden päätiejaksojen uusiminen ja pääratojen kantavuuden nosto.

Metsistä saatavan uusiutuvan energian käytön lisääminen edelleen edellyttää metsähakkeen nykyistä suurempaa hyödyntämistä. Puun ja hakkeen korjuun ajoittaminen mahdollisimman laajasti sulan maan kauteen tarjoaa osaltaan 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 käytettävyys tulee entistä tärkeämmäksi, on sekä alemman maantieverkon että metsäteiden ja muiden yksityisteiden kuntoa parannettava kestämään raskaita kuljetuksia myös syys- ja kevätkelirikon aikana. Uusien metsäteiden tarvetta on lähinnä Suomen metsäkeskuksen Pohjois-Pohjanmaan ja Lapin alueyksiköiden alueilla. Valiokunta toteaa, että tästä tarpeesta on myös huolehdittava.

Uusiutuvan energian käytölle asetetut tavoitteet edellyttävät paitsi tiestön riittävää kattavuutta ja kuntoa myös riittävän energiapuun varastointikapasiteetin aikaansaamista. Puun energiakäytön lisääntyminen jakautuu satoihin pieniin voimalaitoksiin, joten kuljetusmatkat ener-

giapuun kuljetusten osalta ovat pääosin lyhyitä. Hakemäärien kasvaessa myös varastointitarve kasvaa. Tällä hetkellä noin 80 % metsähakkeesta tehdään tienvarsihaketuksena. Tienvarsihaketuksen kustannukset ovat korkeammat kuin laitospäässä tai terminaalissa tehtävän haketuksen. Terminaalien rakentaminen haketusta ja hakkeen varastointia varten mahdollistaisi todennäköisesti energiapuun käytön kustannusten pienentämisen ja siten lisäisi metsähakkeen houkuttelevuutta energian tuotannossa. Energiapuuterminaalien rakentaminen edistäisi puuperäisen energian ympärivuotista toimitusvarmuutta lämpö- ja sähkölaitoksille. Toisaalta tulee myös selvittää terminaaleissa tapahtuvaan lastaamiseen liittyvät lisäkustannukset ja niiden vähentämismahdollisuudet.

Kansallinen metsäohjelma 2015:ssä on todettu, että yksityis- ja metsäautoteiden valtiontukijärjestelmät uudistetaan ja yksinkertaistetaan, mikä linjaus tuodaan esiin myös selonteossa. Valtion rahoituksen ehdoissa tulee asumisen rinnalla pysyvästi huomioida yksityistieverkon tarve tuotannon ja raaka-aineiden kuljetuksissa. Yksityisteiden valtionavustusjärjestelmää on arvioitava toiminnan tavoitteiden ja hallinnon tuottavuuden kehittämisen kannalta. Tavoitteena tulee olla valtionavustusten riittävän taso kuljetus- ja kulkuverkoston ylläpitoon. Valiokunta korostaa sitä, että valtion rahoitukselta vaaditaan pitkäjänteisyyttä ja avustustason pysyvyyttä ja sen tulee edistää toiminnallisesti ja taloudellisesti hyvää tienpitoa.

Selontekoon sisältyy maininta maantieliikenteen kuljetustehokkuuden parantamisesta ajoneuvokaluston kuljetuskapasiteettia kasvattamalla. Ruotsissa on jo usean vuoden ajan ollut käynnissä kokeiluhanke, jossa on selvitetty suurten ajoneuvoyhdistelmien käyttöä raakapuun kuljetuksissa. Ajoneuvoyhdistelmien kokonaispainojen noston on todettu alentavan kuljetuskustannuksia ja liikenteen päästöjä sekä vähentävän tiestön kulumista. Valiokunta katsoo, että Suomessa tulee Ruotsin esimerkkiä seuraten nopeasti käynnistää vastaavan tyyppinen pilottihanke, jossa selvitetään raakapuukuljetusten taloudellisuuden ja ekotehokkuuden parantamista ajoneuvoyhdistelmiä kasvattamalla. Samalla tulee kuitenkin selvittää uudistuksen teknisen ja käytännön toteutuksen edellytykset sekä vaikutukset teiden kuntoon.

Selvityksessä tietoliikennettä koskevat osiot on jätetty pääosin selonteon ulkopuolelle. Liikenneväylien tehokkuus, kunnossapidon oikeaaikaisuus sekä väylillä tapahtuvien liikennevirtojen ohjaus vaativat yhä enemmän toimivia tietoliikenneväyliä ja niiden varaan rakennettuja ohjausjärjestelmiä. Tämä pätee erityisesti metsäsektorilla, jossa operoidaan jatkuvasti koko maan kattavalla alueella. Siksi liittymät tietoliikenneinfrastruktuuriin ja muihin kuljetusten suunnittelua palveleviin järjestelmiin olisi perusteltua käydä läpi esitettyä tarkemmin. Puuvirtojen hallinnan ja ohjauksen tärkeä työväline, langattomat tietoyhteydet, on jätetty selonteon ulkopuolelle. Toiminnan tehokkuuden kannalta harvaan asuttujen alueiden tehokkaiden tietoliikenneyhteyksien turvaaminen on puunhankinnan kilpailukyvyn kannalta erittäin tärkeä tekijä. Jatkossa ongelmaksi voi muodostua se, että nopea ja tehokas tietoliikenneverkko kattaa vain taajaan asutut alueet puuhuollon kannalta tärkeiden syrjäseutujen jäädessä sen ulkopuolelle. Valiokunta korostaa, että oikein ajoitetulla teiden kunnossapitotarve- ja liikennöintikelpoisuusinformaatiolla voidaan tehostaa merkittävästi metsäbiomassan kuljetuksia ja esimerkiksi energiantuotannon polttoaineen saatavuutta erityisesti vaativissa sääolosuhteissa.

Lausunto

Lausuntonaan maa- ja metsätalousvaliokunta esittää,

> *että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon korostaen alemmanasteisen tieverkon kunnossapidon turvaamista.*

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Jari Leppä /kesk		Jari Myllykoski /vas
vpj.	Lauri Heikkilä /ps		Mats Nylund /r
jäs.	Heikki Autto /kok		Kari Rajamäki /sd
	Markku Eestilä /kok		Janne Sankelo /kok
	Lasse Hautala /kesk		Reijo Tossavainen /ps
	Anne Kalmari /kesk		Tytti Tuppurainen /sd
	Timo V. Korhonen /kesk	vjäs.	Raimo Piirainen /sd
	Pirkko Mattila /ps		Simo Rundgren /kesk (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Jaakko Autio.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Suomen syrjäisen aseman vuoksi kuljetuskustannusten osuus kokonaiskustannuksista on kilpailijamaitamme suurempi, minkä vuoksi tämän tekijän vaikutus kansalliseen kilpailukykyymme on huomioitava. Toimivan ja hyväkuntoisen liikenneverkon merkitys on suuri myös maaseudun elinkeinoille.

Liikenneverkkomme on huonontunut jo pitkään. Hallituksen esitys ei ole riittävä säilyttääkseen liikenneverkkomme edes nykytilassa. Kunnossapidon laadusta on tingitty mm. pinnoitteen paksuuden kohdalla. Tämä ja muut laiminlyönnit ovat johtaneet siihen, että pikaista korjausta vaativat tiet ja sillat ovat liian suuri turvallisuusriski ja vaikeuttavat liikennettä. Korjausvelkaa kertyy laiminlyöntien seurauksena niin paljon, että sen korjaaminen myöhemmin voi osoittautua liian suureksi urakaksi. Lisäksi on tärkeää huomata, että hoidon laiminlyönnin seurauksena joudutaan myöhemmin tekemään kalliita peruskorjauksia.

Alemmanasteisen yleisen tieverkon ohella on tärkeää huolehtia myös tiekuntien ylläpitämistä teistä. Tämä tieverkko on todella pitkä ja palvelee merkittävästi maaseudun ihmisiä sekä mm. puutavarakuljetuksia ja kesämökkien liikennettä. Nykyinen valtion tuki tieverkon pituuteen suhteutettuna on aivan riittämätön.

Vesireittejä tulee kehittää erityisesti puuhuollon ja metsäteollisuuden toimintaedellytysten turvaamiseksi.

Väyläinvestoinneista on tarkoitus siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Asiantuntijakuulemisten perusteella summaan ei sisälly aitoa lisärahaa. Kustannustason nousu ja inflaatiokehitys kehyskauden loppuun mennessä voi olla lisämäärärahaan verrattuna jopa kaksinkertainen, jolloin tie- ja rataverkon kunto tulee heikkenemään entisestään.

Valtion rahoitusta tieverkon kunnossapitoon ja pieniin investointeihin on lisättävä heti. Jos valtion rahatilanteen takia tähän tarkoitukseen ei löydy "uutta rahaa", on harkittava isojen liikenneinvestointien aikatauluttamista pidemmälle aikavälille.

Liikenneverkkojen riittävästä ylläpidosta huolehtimalla ja korjaamalla ne ajoissa pidämme järkevällä tavalla huolta paitsi kansallisomaisuudestamme myös työllisyydestä. Aiotut määrärahat eivät mahdollista tätä talouttamme elvyttävää ja kasvua mahdollistavaa toimintaa, joten emme voi yhtyä valiokunnan lausuntoon.

Mielipide

Edellä olevan perusteella katsomme,

> *että edellä mainitut asiat olisi tullut ottaa huomioon valiokunnan lausunnossa.*

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2012

Reijo Tossavainen /ps
Lauri Heikkilä /ps
Pirkko Mattila /ps

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Keskustan maa- ja metsätalousvaliokuntaryhmän mielestä liikennepoliittisessa selonteossa tehtävät linjaukset ratkaisevat tuleviksi vuosikymmeniksi, toteutuuko maaseudun vihreän talouden kasvu, onko maaseudulle mahdollisuutta synnyttää uutta työtä ja yrittämistä sekä onko maaseudulla mahdollista asua ja elää.

Keskustan valiokuntaryhmä kiinnittää erityistä huomiota maaseudun sisältämiin mahdollisuuksiin kotimaiselle vihreän talouden kasvulle, jonka hyödyntäminen on vaihtotaseen tasapainottamiseksi kansantaloudellisestikin ensiarvoisen tärkeää. Koko Suomen kattavat ja toimivat väylät, tie- ja tietoverkot, ovat välttämättömiä suomalaiselle yhteiskunnalle, ihmisille ja yrityksille.

Etenkin Pohjois- ja Itä-Suomessa on vireillä lukuisia kaivoshankkeita. Kaivoshankkeet ovat olennaiselta osalta logistiikkahankkeita. Niiden toteutuminen edellyttää sekä paikallisen tieverkon että kaukokuljetuksiin käytettävien rautateitten asianmukaista kuntoa. Suomen on pikaisesti laadittava nimenomaan kaivostoiminnan mahdollisuudet huomioon ottava liikennestrategia, jossa otetaan myös vakavaan harkintaan rautatieyhteyden saaminen Jäämerelle.

Keskustan valiokuntaryhmä ei hyväksy selonteossa valittua linjaa, jolla infrastruktuurin ylläpidossa ja uusinvestoinneissa keskitytään keskusalueisiin ja pääliikenneväyliin. Linjaukset korostavat hallituksen keskittävää ajattelutapaa, jonka mukaan kasvu ja kehitys syntyvät vain taajamissa, joten liikennepolitiikassakin pitää keskittyä vain näille alueille. Selonteossa ei myöskään huomioida etätyömahdollisuuksien kasvavaa hyödyntämistä eikä luonnonvaratalouteen pohjautuvia elinkeinomahdollisuuksia. Kansantaloutta vahvistavien kotimaiseen työhön ja raaka-aineisiin pohjautuvien elinkeinojen edistäminen edellyttää ensisijaisesti toimivaa ja hyväkuntoista tieverkkoa.

Keskustan valiokuntaryhmä ei hyväksy maaseudun elämisen ja yrittämisen vaikeuttamista maaseudulla. Polttoaineveron korotukset vaikuttavat yksityisten ihmisten kulkemiseen ja työmatkojen kallistumiseen. Kuljetustukea leikataan. Rahdit kasvavat ja yrittämisen edellytykset kauempana keskuksista heikkenevät. Suomalainen kuljetusala häviää kilpailussa ulkomaiselle. Työmatkakulujen verovapauden heikennys rokottaa epäreilusti niitä, joilla ei ole mahdollisuutta julkiseen liikkumiseen. Kuntauudistus keskittää palveluita. Linja-autovuorojen tuen pieneneminen ja dieselin hinnankorotus lopettavat vuoroja ja vievät mahdollisuuden asua ilman autoa kauempana taajamista. Myös Kelan omavastuuosuuden korottaminen lisää kustannuksia. Tämä tarkoittaa monille lisääntyviä kuluja taksimatkoista yhä kauemmaksi ja jopa esimerkiksi nuorten pakkomuuttoa opiskelupaikkakunnille.

Keskustan valiokuntaryhmä on tyrmistynyt alemmanasteisten tieverkkojen sekä maaseudun asukkaiden ja yritysten tarpeiden täydellisestä sivuuttamisesta selonteossa.

Vaikka kyseessä on valtioneuvoston selonteko, sen linjaukset toimivat vastoin pääministeri Kataisen hallitusohjelman kirjauksia. Hallitusohjelmassa todetaan, että alemmanasteisen tieverkon kunnosta huolehditaan maaseutuelinkeinojen ja metsätalouden toimintaedellytykset turvaavalla tavalla. Tämä selonteko sen sijaan linjaa, että alemmanasteinen tieverkko joustaa. Keskustan valiokuntaryhmä korostaa että valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon tulee toteuttaa hallitusohjelman tavoitteita ja käsitellä alueita sekä kansalaisia tasa-arvoisesti asuinpaikasta riippumatta. Keskustan mielestä vastuuton yleisten teiden siirtäminen yksityisteiksi on epätasa-arvoistavaa.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallituksen pakkokeskittävän liikennepolitiikan kuvaavin osa on selonteossa esitetty nuiva suhtautuminen alemmanasteisen tieverkoston kunnos-

sapitoon. Suomen yksityistieverkosto on 350 000 kilometriä eli noin 77 % Suomen tiestöstä. Vaikka yksityisteiden hoitoon ja kunnostukseen osoitettavat määrärahat ovat jo nyt alhaisella tasolla, niin nyt hallitus on jättänyt yksityistiet kokonaan selonteossa määriteltyjen painopisteiden ulkopuolelle. Keskustan valiokuntaryhmä pitää välttämättömänä, että alemmanasteisen tieverkoston kunnossapitoon varataan riittävä rahoitus, muuten maaseudun infrastruktuuri rapautuu oleellisesti suunnitelmakaudella. Alemmanasteisen tieverkoston kunnolla on ratkaiseva merkitys haja-asutusalueiden palvelujen tarjonnalle, raakapuun, bioenergian, maataloustuotteiden ja tavaroiden kuljetuksille sekä taajamien ulkopuolella asuvien ihmisten arkiliikkumiselle.

Keskustan valiokuntaryhmä korostaa että liikennepolitiikan ratkaisut ovat pitkävaikutteisia. Linjauksissa onkin tunnistettava koko Suomen tarjoamat mahdollisuudet pitkällä aikajänteellä. Väestönkasvun, elintason nousun, ruokakriisien ja ilmastonmuutoksen myötä rauhallisen ja väljän asuinympäristön, puhtaan ruoan ja uusiutuvien raaka-aineiden kysynnän kasvu tulee jatkumaan. Tämä avaa Suomelle uusia kestävän vihreän kasvun mahdollisuuksia sekä uusia työn ja yrittämisen mahdollisuuksia suomalaiselle maa- ja metsätaloudelle sekä maaseudun elinkeinoille.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko ei ole koko Suomen ja kaikkien suomalaisten edun mukainen.

Mielipide

Edellä olevan perusteella katsomme,

että maa- ja metsätalousvaliokunnan olisi tullut lausuntoaan päättäessään ottaa huomioon edellä esitetyt näkökohdat, joiden perusteella hallitus on oleellisesti heikentämässä maaseudulla asumisen, työnteon ja yrittämisen eli Vihreän kasvun mahdollisuuksia Suomessa, eriarvoistamassa suomalaisia asuinpaikan perusteella sekä heikentämässä Suomen kansantalouden pohjaa. Selontekoon kirjatut linjaukset tekevät myös mahdottomaksi hallituksen oman hallitusohjelman toteuttamisen.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2012

Lasse Hautala /kesk
Anne Kalmari /kesk
Timo V. Korhonen /kesk
Jari Leppä /kesk
Simo Rundgren /kesk