

TALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 25/2012 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 talousvaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Piia Karjalainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Marikki Järvinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- tutkimusneuvonantaja Olavi Rantala, Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos ETLA
- toimitusjohtaja Pasi Holm, Pellervon taloustutkimus PTT
- johtava tutkija Pekka Leviäkangas, Teknologian tutkimuskeskus VTT
- teknisen toimen johtaja Olavi Louko, Espoon kaupunki

- ryhmäpäällikkö Outi Janhunen, Helsingin seudun liikenne HSL
- maakuntainsinööri Marko Tanttu, Etelä-Savon maakuntaliitto
- liikenneinsinööri Pekka Kokki, Keski-Suomen liitto
- aluekehitysjohtaja Jussi Lehtinen, Kymenlaakson Liitto
- maakuntajohtaja Ossi Savolainen, Uudenmaan liitto
- toimitusjohtaja Ville Vähälä, Vähälä Logistics Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- logistiikkapäällikkö Sakari Backlund, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- elinkeino- ja edunvalvonta-asiamies Jouko Ahonen ja elinkeinopoliittisen työryhmän puheenjohtaja Mika Kärkkäinen, Teollisuuden Palkansaajat -neuvottelukunta (TP)
- professori Jorma Mäntynen, Tampereen teknillinen yliopisto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut

— Suomen Yrittäjät.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

*Perustelut**Yleistä*

Talousvaliokunta pitää liikennepoliittista selontekoa tarpeellisenä selvityksenä, joka kuvaa kattavasti liikennepoliittikan valmistelun lähtökoh- tia sekä tulevaisuuden haasteita. Selonteko olisi tarkoituksenmukainen paikka identifoida ja puntaroida tulevaisuuden tarpeita myös nykyis- tä pidemmällä aikaperspektiivillä. Talousvalio- kunta näkisi tarkoituksenmukaisena, että selon- teossa olisi huomioitu myös ratkaisujen elinkei- nopoliittinen ulottuvuus: elinkeinopoliittinen vaikutusarvio hankkeiden toteuttamisesta, lyk- käämisestä tai kokonaan toteuttamatta jäämisestä. Toimintaympäristön taloudellisten realiteet- tien huomioiminen ei täysin välity selonteon analyysissä.

Toimiva liikennejärjestelmä on Suomen kes- keinen kilpailukykytekijä, koska maa on laaja ja kulkuetaisyys pitkää. Teollisuus ja asutus ovat sijoittuneet koko maahan, ja paljon raskasta ta- varaa kuljettavien metsä- ja metalliteollisuuden yritysten osuus tuotannon määrästä on ollut suu- ri. Meriteitse kulkevan liikenteen rooli ulko- maankaupan kuljetuksissa on hallitseva. Suo- men sijainti muuhun Eurooppaan nähden on paitsi kustannustekijä myös tätä laajempi, ylei- sesti saavutettavuutta koskeva haaste. Normaali- oloissa liikennejärjestelmän toimiessa Suomen etäisyys ei nykyaikaisilla kuljetusratkaisuilla ole ylityspääsemätön tai eurooppalaisesta näkökul- masta poissulkeva tekijä. Poikkeusoloissa, esi- merkiksi lento- tai laivaliikenteen toiminnan vaikeutuessa äkillisesti ja merkittävässä määrin, Suomi onkin maantieteellisesti varsin etäällä eurooppalaisista talouselämän keskiöistä. Ot- taen huomioon meriliikenteen — sekä henkilö- että rahtiliikenteen — merkityksen Suomen ul- komaankaupalle tämän kuljetusmuodon toimin- taedellytykset tulisi turvata. Kuten useissa asiantuntijalausunnoissakin on tuotu esille, me- riliikenteen toimintaedellytysten turvaaminen on Suomelle myös huoltovarmuuskysymys. Rik- kidirektiivin merkitys kaikille meriliikenteen

toimijaosapuolille tulisi huomioida, kun pääte- tään eri kuljetusmuotojen tukemisesta.

Suomella on kuitenkin pitkä raja Venäjän kanssa sekä lähes parikymmentä rajanylitys- paikkaa Pohjois-Ruotsiin ja Norjaan. Nämä yh- teydet tulisi huomioida kehittämishankkeissa si- ten, että naapurimaissa vireillä olevat hankkeet huomioitaisiin. Ruotsin ja Norjan yhteishanke pohjoisen meriyhteyden saavutettavuuden pa- rantamiseksi ratahankkein tulee olemaan merkit- tävä tekijä Suomen pohjoisosan liikenneolosuh- teiden kannalta.

Pääliikenneyhteyksien ja poikittaisväylien li- säksi myös perustieverkoston riittävä palveluta- so on koko liikennejärjestelmän toimivuuden ja maan kilpailukyvyyn kannalta olennaista. Liiken- teen turvallisuus, sujuvuus ja toimintavarmuus sekä matka- ja logistiikkaketjujen saumatto- muus ovat keskeisiä palvelutasotekijöitä niin ta- vara- kuin henkilöliikenteessäkin. Liikenne on myös palveluelinkeino; toimialalla työskentelee yli 5 % työllisistä. Lisäksi liikenne tuo välilli- sesti työpaikkoja muun muassa maa- ja vesira- kennusallalle ja teknologiateollisuuteen. Liiken- neinvestointeja on käytetty onnistuneesti talou- den elvyttämisessä edellisen taantuman aikana. Laskusuhdanteen pitkittyessä haasteeksi muo- dostuu löytää tasapaino yhtäältä elinkeinopoliit- tisen kehittämisen sekä toisaalta julkisen kulu- tuksen leikkaamisen välillä. Liikennepoliittis- ten linjausten suuri haaste onkin rajallisten re- surssien asettamisessa puitteissa priorisoida hank- keet oikeudenmukaisesti ja kaukokatseisesti.

Talousvaliokunta pitää toivottavana kehitys- suuntana toimintatapaa, jossa liikennejärjestel- män suunnittelu tehdään yhdenmukaiseksi ja yh- teensopivaksi suhteessa muihin samanaikaisesti toteutettaviin yhteiskunnan muutoshankkeisiin.

Talousvaliokunta katsoo, että nykyinen rahoi- tuskehys ei ole riittävä liikennejärjestelmän kes- tävälle kehittämiselle.

Priorisointi

Liikennejärjestelmän kehittämisen suuri haaste on aina ollut hankkeiden priorisointi. Resurs-

sien rajallisuuden vuoksi joudutaan sinänsä kannatettavia ja hyödyllisiä hankkeita lykkäämään myöhemmin toteutettavaksi. Väistämättä joudutaan punnitsemaan resurssien suuntaamisen kriteereitä, jolloin on ensiarvoisen tärkeää, että päätöksenteko on läpinäkyvää ja pohjautuu riittävälle selvitykselle. Valiokunta viittaa hallitusohjelmaan, että jo aloitetut hankkeet viedään keskeytyksettä loppuun. Asiantuntijakuulemisissa nousi esiin selonteon puute tuoda esiin toteutettaviksi esitettyjen hankkeiden perusteita. Talousvaliokunta kiinnittääkin huomiota siihen, että selonteossa jää varsin vähäiseksi eri ratkaisuvaihtoehtojen talous- ja elinkeinopoliittinen analysointi, joka olisi tarpeen päätöksenteon pohjaksi. Myöskään vaihtoehtojen ympäristöllisiä vaikutuksia ei analysoida päätöksenteon kanalta tarkoituksenmukaisella syvällisyydellä.

Hankkeiden jatkuvuuden merkitys ja rahoitusmallit

Liikennepoliittisten linjausten merkitys ja onnistuneisuus selviävät vasta jälkeenpäin, kun ratkaisujen vaikutukset elinkeinoelämään ja liikennekäyttäytymiseen ovat nähtävissä. Silti ratkaisuja tulisi tehdä nykyistä suurempina kokonaisuuksina sekä rahallisesti että ajallisesti mitattuna. Usein projektit tuovat tavoitellun lopputuloksen vain kokonaisuuksina, ilman että niiden yksittäisillä osilla on tosiasiallista itsenäistä arvoa liikennejärjestelmän sujuvuuden kannalta. Talousvaliokunta katsookin, että tulisi kehittää ja ottaa käyttöön uudenlaisia rahoitus- ja päätöksentekomalleja, jotka mahdollistaisivat nykyistä pitkäjänteisemmän suunnittelun. Aloitetujen ja suunniteltujen hankkeiden loppuunsaattaminen siten, että vältetään projektiorganisaatioiden väliaikaisesta hajoamisesta ja uudelleenkokoisesta aiheutuvat hallinnolliset ja muut kustannukset, on tehokas keino suunnata resurssit varsinaiseen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Asiantuntijakuulemisten perusteella kertatoteutuksen taloudellisuus korostuu erityisesti suurissa systeemihankkeissa, kuten rai-deliikennehankkeissa. Liikenneinfrastruktuurihankkeiden paikalliset työllisyys- ja yritys-vaikutukset voidaan maksimoida paremmalla enna-

koitavuudella. Selonteko jättää avoimeksi, miksi valtion Infra Oy:n mallia pidetään ongelmallisena.

Yhdyskuntarakenteen tiivistäminen

Yhdyskuntarakenteella on suuri merkitys kansantaloudelle, sillä hajautunut rakenne aiheuttaa huomattavia kustannuksia sekä rakentamisvaiheessa että sen ylläpidon aikana. Suurilla ja kasvavilla kaupunkiseuduilla on tavoitteena liikennetarpeen ja henkilöautoriippuvuuden vähentäminen. Hyvätasoinen ja taloudellinen joukkoliikenne edellyttää tiivistä yhdyskuntarakennetta. Näihin tavoitteisiin pyritään muun muassa maankäytön ja liikenteen suunnittelun keinoin. Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) aiesopimusmenettelyn edistäminen on nähty tärkeänä jo hallitusohjelmassa. Talousvaliokunta pitää hyvänä selonteossa esiin tuotua valtioneuvoston linjausta, jonka mukaan joukkoliikenteen suurten kaupunkien tuki kytketään MAL-aiesopimuksissa sovittaviin, joukkoliikennettä edistäviin toimiin, ja että yhteisistä seudullisista toimintamalleista ja työvälineistä sovitaan osana aiesopimuksia. Harvaan asutulla maaseudulla tulee puolestaan tarkastella ja hakea kustannustehokkaita, käyttäjälähtöisiä ja kehittyvän teknologian tarjoamat mahdollisuudet hyödyntäviä vaihtoehtoja. Talousvaliokunta painottaakin MAL-sopimusten merkitystä tavoitteiden saavuttamisessa sekä yhtyy selonteossa esitettyyn näkemykseen näiden sopimusten edistämisen tärkeydestä. MAL-sopimuksia koskevassa päätöksenteossa tulisi kuitenkin huomioida myös sopimusten maakunnallinen, reuna-alueetkin huomioiva ulottuvuus. Kuntia tulisi kannustaa yhteistyöhön liikennejärjestelmiensä suunnittelussa.

Kuljetusalan toimintaympäristö

Asiantuntijakuulemisissa nousi esiin kuljetuselinkeinojen toimintaympäristön ongelmat, jotka osaltaan heijastuvat liikennejärjestelmän toimivuuteen. Kuljetusala on hyvin kilpailtu toimiala. Lisäksi viimeaikaiset verotus- sekä muun lainsäädännön asettamat vaatimukset ovat tuoneet toimintaympäristöön uusia kannattavuutta

vähentäviä tekijöitä. Myös harmaan talouden läsnäololla on kuljetusalalla merkittävä vaikutus. Talousvaliokunta yhtyy kuultujen asiantuntijoiden huoleen elinkeinon kannattavuudesta ja yrittäjien toimintaedellytyksistä; koti- ja ulkomaisten kuljetusalan toimijoiden hyvin epätasavertainen asema luo epätydyttävän toimintaympäristön tälle elinkeinolle.

Raideliikenne

Raideliikenne on ympäristöystävällinen, turvallinen ja tehokas tapa sekä henkilöiden että rah-

din kuljetukseen. Talousvaliokunta yhtyy useissa asiantuntijalausunnoissakin esiin nostettuun tarpeeseen vahvistaa raideliikenteen roolia ja osuutta liikennejärjestelmän kokonaisrahoituksesta.

Lausunto

Lausuntonaan talousvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 29 päivänä toukokuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Mauri Pekkarinen /kesk
vpj. Marjo Matikainen-Kallström /kok
jäs. Lars Erik Gästgivers /r
Teuvo Hakkarainen /ps
James Hirvisaari /ps
Harri Jaskari /kok
Johanna Karimäki /vihr
Pia Kauma /kok

Jukka Kärnä /sd
Päivi Lipponen /sd
Jari Myllykoski /vas
Sirpa Paatero /sd
Arto Pirttilahti /kesk
Juha Sipilä /kesk
Kaj Turunen /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Teija Miller.

ERIÄVÄ MIELIPIDE

Perustelut

Keskustan talousvaliokuntaryhmän mielestä liikennepoliittisessa selonteossa tehtävät linjaukset ratkaisevat tuleviksi vuosikymmeniksi suomalaisen yritystoiminnan kilpailukyvyyn globaaleilla markkinoilla sekä sen, onko koko Suomessa mahdollisuutta synnyttää uutta työtä ja yrittämistä sekä onko koko Suomessa mahdollista asua ja elää.

Suomen vientiteollisuuden keskeinen kilpailutekijä on saavutettavuus. Suomen etäistä sijaintia Keski-Euroopan markkinoista kompensoidaan korkeatasoisella toimivalla tie- ja rataverkolla sekä edullisilla logistisilla kustannuksilla. Meriliikenteelle vuoden 2015 alusta mahdollisesti tulevan rikkidirektiivin vaikutus kustannusten kasvuun on merkittävä, ja se alentaa yritysten kilpailukykyä. Keskustan talousvaliokuntaryhmän mielestä rikkidirektiivin vaikutukset tulee kompensoida ja/tai saada direktiivin voimaantulolle lisäaikaa. Selonteossa ei huomioitu rikkidirektiivin uhkaa, joka siirtää kuljetussuoritteita meriliikenteestä rautateille ja maanteille.

Keskustan talousvaliokuntaryhmä ei hyväksy selonteossa valittua linjaa, jolla infrastruktuurin ylläpidossa ja uusinvestoinneissa valtaosaltaan keskitytään keskusalueisiin ja etelän pääliikenneväyliin. Linjaukset korostavat hallituksen keskittävää ajattelutapaa, jonka mukaan kasvu ja kehitys syntyvät vain taajamissa, joten liikennepoliitikassakin pitää keskittyä vain näille alueille.

Painopiste väyläinvestoinneissa on Etelä-Suomeen 70 % ja Keski- ja Pohjois-Suomeen 30 %. Tämä ei vastaa aluekehittämisen ja elinkeinoelämän potentiaalın tarpeita. Selonteossa on hyvin huomioitu Etelä-Suomen poikittaisliikenne, mutta ei elinkeinotoiminnan osalta tärkeää maan etelä- ja pohjoissuuntaista pitkittäisliikennettä. Selonteossa ei myöskään ole huomioitu Väli-Suomen poikittaisliikennettä.

Selonteossa mainitaan pitkäjänteinen suunnittelu moneen kertaan, mutta selonteko ei huomioi aiempien suunnitelmien kesken jääneitä hankkeita saatikka aiemmin toteutettavaksi esitettyjä toimenpiteitä. Edellisen, vuosien 2012—2015 liikennepoliittisen selonteon kaksi kärkihanketta puuttuvat. Elinkeinotoiminnalle tärkeiden yhteyksien, 3- ja 4-teiden korjaukset on siirretty seuraavan hallituksen vastuulle. Kesken jääneiden hankkeiden myöhennetty toteutus nostaa koko väylien investointikustannuksia ja vaikuttaa haitallisesti väylien välityskykyyn.

Etenkin Pohjois- ja Itä-Suomessa on vireillä lukuisia kaivoshankkeita. Kaivosala vaatii toimiakseen hyvät liikenteelliset ja logistiset yhteydet. Niiden toteutuminen edellyttää sekä paikallisen tieverkon että kaukokuljetuksiin käytettävien maanteiden ja rautateiden asianmukaista kuntoa. Suomen on pikaisesti laadittava nimenomaan kaivostoiminnan mahdollisuudet huomioon ottava liikennestrategia, jossa otetaan myös vakavaan harkintaan rautatieyhteyden saaminen Jäämerelle.

Selonteon esittämät väyläinvestoinnit ja väylien ylläpito eivät vastaa nykyisen ja tulevan teollisuuden kuljetussuoritteiden määrää. Selonteon painopiste on henkilöliikenteessä ja raide liikenteen kehittämisessä. Yritystoiminnan sisämaan liikenteen painopiste on kuitenkin maantiekuljetuksissa.

Alempiasteisen tieverkon investoinnit ovat mitättömät teollisuuden kuljetusten sekä energiaomavaraisuuden turvaamiseksi. Laiminlyönti uhkaa metsäteollisuuden ja vientiteollisuuden tarpeita sekä vaarantaa Suomen uusiutuvan energian käyttöönoton tavoitteita 2020 sekä maataloustuotannon kuljetuksia. Edellisellä vaalikaudella aloitettiin puuhuollon turvaamiseen kehitetty tärkeä erityisrahoitus, joka nyt lakkautettiin. Keskustan talousvaliokunta ei hyväksy selonteon periaatetta, että isompien hankkeiden rahoittamiseksi alempiasteisten teiden rakentamisen ja kunnossapidon rahoitus joustaa. Periaate

on myös hallitusohjelman vastainen. Keskustan talousvaliokuntaryhmä ei hyväksy, että maakunta- ja seututeiden investoinnit siirretään seuraavan hallituksen vastuulle.

Yksityisteiden kunnossapitorahojen vähentäminen tai lopettaminen on estettävä, samoin valtioteiden muuttaminen yksityisteiksi. Koko Suomen kattavat ja toimivat väylät, tie- ja tietoverkot ovat välttämättömiä suomalaiselle yhteiskunnalle, ihmisille ja yrityksille. Keskustan valiokuntaryhmä pitää välttämättömänä, että alempiasteisen tieverkoston kunnossapitoon varataan riittävä rahoitus, muuten maaseudun infrastruktuuri rapautuu olennaisesti suunnitelma-kaudella.

MAL-sopimuksien rahoituksilla suuret kaupunkiseudut rakentavat sisäisiä liikennejärjestelyjä, mutta maakuntien reuna-alueet ja pikkukaupungit jäävät tämän rahoituksen ulkopuolelle. Keskustan talousvaliokuntaryhmä ei hyväksy, että maakuntien liikenteen ja logistiikan kehittämiskorotukset siirretään pelkästään keskusta-kaupunkien MAL-sopimuksiin.

Lentoliikennettä ei ole selonteossa huomioitu tarpeeksi. Lentokentillä on tärkeä merkitys alueiden kansainvälisille yhteyksille, ja näitä yhteyksiä tarvitsevat sekä alueiden ihmiset että elinkeinoelämä.

Keskustan talousvaliokuntaryhmä on huolissaan kotimaisten kuljetusalan yritysten kannattavuudesta. Kuljetusalan yrityksille tulee saada palautusjärjestelmä polttoaineiden verotukseen. Suomessa toimivien ulkomaisten kuljetusyrittäjien harmaa talous tulee saada nopeammin kuriin. Uutta ajokorttilakia tulee korjata siten, että

helpotetaan nuorten kuljettajien työllistymistä alalle. Ylinopeussakkoihin tulee luoda pisteytysjärjestelmä. Kuljetustukien leikkauksesta tulee luopua. Tämän selonteon pohjalta rahtikustannukset kasvavat ja yrittämisen edellytykset kauempana keskuksista heikkenevät. Suomalainen kuljetusala häviää kilpailussa ulkomaiselle.

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

Mielipide

Edellä olevan perusteella toteamme,

että hallituksen esittämä liikennepoliittinen selonteko on olennaisesti heikentämässä asumisen, työntöön ja yrittämisen tasapuolisia mahdollisuuksia Suomessa. Se ei tue riittävästi suomalaisten yritysten kilpailukykyä. Se keskittää muutenkin riittämättömän infrarahoituksen tulevien vuosien aikana 70-prosenttisesti Etelä-Suomeen. Se unohtaa Suomen kannalta tärkeät pitkäaikaisuudet. Erityisen ongelmallista on, että selonteko ei huomioi riittävästi alempiasteisen tiestön tarpeita. Se on eriarvoistamassa suomalaisia asuinpaikan perusteella ja heikentämässä Suomen kansantalouden pohjaa. Selontekoon kirjatut linjaukset tekevät myös mahdolliseksi hallituksen oman hallitusohjelman toteuttamisen.

Helsingissä 29 päivänä toukokuuta 2012

Mauri Pekkarinen /kesk
Arto Pirttilahti /kesk
Juha Sipilä /kesk