

TULEVAISUUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 1/2008 vp

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

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 1 päivänä huhtikuuta 2008 lähettänyt valtioneuvoston selonteon Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevalle liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Tulevaisuusvaliokunnalle on varattu mahdollisuus lausunnon antamiseen liikenne- ja viestintävaliokunnalle. Valiokunta päätti antaa asiasta lausunnon.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- TkT, sektorijohtaja Heikki Lonka, FCG Plankko Oy
- professori Heli Marjanen, Turun kauppakorkeakoulu
- kaupunkitutkija, arkkitehti Kaarin Taipale.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Tulevaisuusvaliokunta on lausunnoissaan korostanut sitä, kuinka tärkeää on, että selontekoihin, kehittämissuunnitelmiin, talousarvioihin ja rahoitusohjelmiin liitetään mukaan tulevaisuuspoliittinen osa eli pohditaan pitkän ajan kehityksen lähtökohtia, visiota ja mahdollisuuksia. Valiokunta pitää hyvänä sitä, että liikenteen muodostamaa tärkeää tehtäväaluetta tarkastellaan nyt ensimmäistä kertaa selonteossa pitkällä aikavälillä aina vuoteen 2020. Tärkeää on myös se, että hankkeiden rahoitus on nyt tarkastelussa mukana.

Liikennepolitiikka kohdistuu infrastruktuuriin, jota koskevat ratkaisut heijastuvat laajalti yhteiskuntapolitiikan eri sektoreille. Tulevai-

suuspolitiikan kannalta on myös keskeisen tärkeää tarkastella syy-seuraussuhteita harjoitetun liikennepolitiikan ja muiden politiikkalohkojen välillä. Pitkäjänteisen liikennepolitiikan yhteydessä olisi tarkasteltava ainakin ilmastopolitiikkaa, tietoliikennepolitiikkaa ja aluepolitiikkaa. Liikennepolitiikan vaikutusten laajuudesta kertoo, että jopa maailman ravintotilanne kytkeytyy biopolttoaineiden kautta tulevaisuuden liikenneratkaisuihin.

Liikennepoliittinen selonteko keskittyy pääosin liikennepolitiikan linjoihin sekä liikenneverkon kehittämissuunnitelmiin. Linjauksissa on kuitenkin otettu huomioon liikenneverkon merkitys alueiden ja elinkeinon menestyksen tukijana. Nyt on ensimmäistä kertaa käsitelty ilmas-

tonmuutosta ja joukkoliikenteen merkitystä, kuten myös liikenneturvallisuutta.

Lähtökohtana selonteossa on ollut fyysisen infrastruktuurin ja sen käytön kehittäminen. Tietoliikenne on tarkoituksellisesti rajattu tarkastelun ulkopuolelle. Tulevaisuusvaliokunta katsoo tehtäväkuvansa mukaisesti, että yhteyksiä tietoliikenteen kehitykseen olisi ollut hyödyllistä käsitellä raportissa. Poliittikalohkojen vuorovaikutuksen tarkastelu olisi edistänyt sellaisten linjausten tunnistamista, jotka ottavat huomioon moninaiset vuorovaikutussuhteet fyysisen liikenteen, tietoliikenteen ja ilmastopolitiikan välillä. Nimenomaan näin pitkän aikavälin suunnittelussa ei ole riittävää tarkastella vain fyysisen liikenteen ja ilmastopolitiikan vuorovaikutusta.

Tulevaisuusvaliokunta keskittyy omassa lausunnossaan käsittelemään liikennepolitiikan tulevaisuutta seuraavien asioiden kautta: tietoyhteiskuntakehitys, ilmastomuutos ja metropolialueisiin liittyvät tulevaisuuskysymykset.

Tulevaisuuden liikenneratkaishuissa tietoliikenne toimii läheisessä vuorovaikutuksessa fyysisen liikenteen kanssa. Sähköinen asiointi, etätyö ja lisääntyvät virtuaalikokoukset vaikuttavat suoraan fyysisen liikenteen tarpeeseen. On tärkeää, että myös fyysisellä liikenteellä varaudutaan ns. ubiikkiyhteiskunnan tuloon. Kehittyneiden maiden on arvioitu kulkevan kohti tietoyhteiskunnan seuraavaa kehitystasetta, niin sanottua ubiikkiaikaa — arjen tietoyhteiskuntaa, jossa tieto- ja viestintäteknologialla on yhä suurempi merkitys ihmisten ja heidän yhteisöjensä arkipäivässä. Ubiikkiyhteiskunnassa toimintatavat perustuvat myös liikenteessä aina ja kaikkialla käytössä oleviin tieto- ja viestintäpalveluihin.

Tietoliikenteen arviointi osana muuta liikennepolitiikkaa on tärkeää myös siksi, että Suomen tietoyhteiskuntakehityksen lupaava kasvu näyttää hidastuneen. Kansainvälisissä vertailuissa Suomi sijoittuu edelleen varsin hyvin, kun mittauksissa lasketaan tietokoneita ja tietoliikenneyhteyksiä. Kun vertaillaan esimerkiksi sähköisten palveluiden määrää ja käyttöä, Suomen sijoitus putoaa selvästi. Kansainvälisten vertailujen kärjessä ovat naapurimme eli Tans-

ka, Viro, Ruotsi ja Islanti ja Aasian maista erityisesti Etelä-Korea, Japani ja Singapore. Kiinan menestyminen vertailuissa perustuu vielä pääasiassa ostettuun tekniikkaan, mutta näkyvissä on jo selvästi oman tekniikan ja myös oman sisältötuotannon kasvu.

Suomessa tarvitaan julkista keskustelua paitsi siitä, miksi meidän kehityksemme on hidastunut, myös siitä, millaisen tieto- tai ubiikkiyhteiskunnan haluamme rakentaa. Tulevaisuusvaliokunta on päättänyt esittää aihetta syksyn alussa eduskunnan täysistunnon ajankohtaiskeskusteluun (tausta-aineistoina TuV:n julkaisu Silmät auki! Tietoyhteiskunnan uhat ja mahdollisuudet 2008 ja kirjaston julkaisu Paratiisi vai panopticon? 2008).

Tietoliikenteen kehityksellä vaikutetaan tulevaisuudessa ratkaisevan paljon liikkumistarpeeseen ja näin ilmastomuutoksen hallintaan. Kestävään kehitykseen tähtäävän ilmastopolitiikan kannalta on lisäksi tarvetta kiinnittää erityistä huomiota kahteen kysymykseen: lentoliikenteen ja raideliikenteen suhteeseen sekä yhdyskuntarakenteen hajaantumisen vaaroihin.

On tärkeää kehittää rautateistä kilpailukykyinen vaihtoehto lentoliikenteelle. On lyhennettävä matka-aikoja kaupunkikeskusten välillä niin, että juna on matka-ajaltaan kilpailukykyinen lentämisen kanssa. Sen tähden on ohjattava resursseja perusradanpitoon, jotta junien nopeudet eivät alene ja pystytään hyödyntämään jo tehtyjä investointeja nopeisiin juniin. Lentoliikenteen keskuksista lentämisen osalta kriittinen matka-aika lienee 3–4 tuntia. Junien seisahtumista asemille on kehitettävä tasapainoisesti niin, että suurten keskusten ohella matka-ajat myös pienemmistä asutuskeskuksista säilyvät kilpailukykyisinä. Junien ja lentokoneiden kilpaillessa asiakkaista pelkkä matka-aika ei kuitenkaan ole ratkaiseva vaan asiakkaan saama palvelukokonaisuus. Junissa tulee olla toimiva langaton laajakaistayhteys. Junien tulee myös pysyä aikataulussa. Aikataulujen pitävyydestä voisi tulla raideliikenteen erityinen vahvuus. Pitkillä matkoilla lennot ovat edelleen edullinen liikkumismuoto. Valiokunta pitää tärkeänä, että pitkiä suoria lentoja ulkomaille järjestetään

myös Helsingin lisäksi maamme muilta lentokentiltä.

Tulevaisuusvaliokunta on valinnut tämän vaalikautensa yhdeksi pääteemakseen tulevaisuuden yleissivistyksen ja metropolien haasteen (ensimmäinen raportti Metropolit, Aasia ja yleissivistys julkaistaan 21.5.2008). Selonteossa on korostettu keskustun välistä liikennettä ja maankäytön säätelyn merkitystä. Liikenneselonteossa on aiheellisesti todettu, että kuntien maankäytön tulee olla henkilöautoliikennettä vähentävää ja ilmastopolitiikan kannalta kestävä. Myös tulevaisuusvaliokunta korostaa liikennepolitiikan keskeistä merkitystä maankäytön suunnittelussa.

Valiokunnan mielestä liikennejärjestelmäämme ei ole panostettu riittävästi, jotta sekä viestintä- että fyysiset yhteydet maailman metropoleihin ja muihin innovaatiokeskuksiin toimisivat parhaalla mahdollisella tavalla ottaen huomioon ilmastomuutoksen asettamat vaateet. Liikenneverkosto ei vastaa parhaalla mahdollisella tavalla tietoyhteiskunnan liikkumistarpeisiin. Puutteellisesti kohdennettu rahoitus johtaa helposti myös siihen, että rahat käytetään pääasiassa olemassa olevan järjestelmän ylläpitoon eikä riittävästi sen kehittämiseen pitkällä ajanteella tulevaisuuden tarpeita vastaavaksi. Tässä mielessä liikenneselonteko on tärkeä työkalu pitkän tähtäimen suunnitteluun ja olisi suositeltavaa, että myös tulevilla hallituskausilla tehdään PTS-liikenneselonteko muuttuneiden olosuhteiden ja tarpeiden mukaan.

Liikenneselonteossa on merkittäviä metropolien ratahankkeita, mm. Länsimetro ja Vantaan kehärata. Ilmastopoliittisesti perusteltu on Pohjanmaan radan kunnostus, kuten myös muut ratahankkeet. Monista väylähankkeista tärkeimpiä on Helsinki—Vaalimaa-tien rahoitus, varsinkin kun se on osa eurooppalaista päätieverkostoa. Kuitenkin maamme tarvitsee myös perustienpitoon lisäresursseja.

Kuten selonteossa on todettu, koko talousarviomenettely tulisi uudistaa. Tulevaisuuteen tähtäävät PTS-hankkeet tulisi budjetoida erikseen ja varsinainen perustien- ja ratojen pito erikseen. Investointeihin tulisi käyttää myös

budjettirahoitusta täydentäviä rahoitusmalleja, ja näin budjettirahaa vapautuisi kansallisomaisuutemme, väylien ja ratojen, ylläpitoon. Liikenneselonteossa onkin sovellettu täydentäviä rahoitusmalleja mm. public-private-hankkeita, elinkaarimalleja ja kuntien aikaistamislainoja. Toivottavaa olisi, että myös liikennehankkeista otettaisiin käyttöön liikenneinvestointeihin.

Kun tavoitteena on ensisijaisesti ylläpitää nykyistä liikenneverkkoa, investointeja tehdään paljon vasta pakon edessä eli investoinnit ratkaisevat akuutteja ongelmia. Ohjauskeinoina käytetyt hyöty-kustannuslaskelmat lähestyvät ongelmia tästä suunnasta: paras investointi on jonkin muodostuneen pullonkaulan poistaminen. Laajempia yhteiskunnallisia vaikutuksia ei oteta riittävästi huomioon, koska niitä ei pystytä yksiselitteisesti laskennalla osoittamaan. Monissa tapauksissa hyöty-kustannussuhde kuvaa rakennettavan väylän tai radan liikennevolyymin, tärkeyttä ja hyötyjä suhteessa sen kustannuksiin. Kuitenkin tulevaisuudessa etenkin ilmastonäkökohdat on otettava enemmän huomioon hankkeita arvioitaessa. Myös alueelliset näkökohdat voivat puoltaa monia liikennehankkeita. Parannetut liikenneväylät tuovat mukanaan muita investointeja ja väestöä. Suurin osa liikenneinvestoinneista on tuottavia, kuten selonteosakin on todettu. Liikennepolitiikan tulee olla tärkeä osa yhteiskuntapolitiikkaa ja yhteiskunnan suunnittelua.

Liikennepoliittinen selonteko on hyvä avaus tilanteesta, jossa Suomi tarvitsee selkeän vision sille, millainen sen liikennejärjestelmä on vuonna 2020. Tavoitteena on, että Suomessa on moderni ja hyvin toimiva rata-, tie-, vesi- ja tietoliikenneverkko. Mielekäs tulevaisuuden skenaario on, että hyvin toimiva fyysinen verkko yhdistää tärkeimmät keskuksset toisiinsa. Kantaverkkoon kuuluu myös toimivia poikittaisyhteyksiä eli muita tie- ja rautatieyhteyksiä kuin pääkaupunkiseudulle ja sieltä pois meneviä. Haja-asutusta ja puukuljetuksia varten tarvitaan edelleen koko maan kattava tieverkosto. Se onkin otettu huomioon valtion budjettikehyksissä, joissa kohdennetaan lisäresursseja nimenomaan puuhoitolon turvaamistoimiin.

Mobiilin internetin tulisi toimia tehokkaasti kaikkialta Suomesta. Voimakkaasti subventoitu joukkoliikenne perustuisi rataverkkoon, jonka syöttöliikenne toimii busseilla ja pienemmällä kalustolla. Suomen yhteyksiä Euroopan ytimeen parannetaan huippunopeilla ratayhteyksillä.

Valiokunta valmistelee eduskunnan vastauksen hallitukselta vuonna 2009 annettavaan vaalikauden tulevaisuusselontekoon, joka käsittelee ilmasto- ja energiapolitiikkaa. Tässä yhteydessä se tulee ottamaan kantaa myös liikennepolitiikkaan osana pitkän aikavälin ilmasto- ja energia-politiikkaa. On esimerkiksi arvioitava huolella

onko EU:n linjaus, jonka mukaan vuoteen 2020 liikenteen polttoaineista 10 %:n tulee olla biopolttoaineita, tarkoituksenmukainen. Myös tässä tulevaisuusselonteossa on olennaisesti kysymys eri yhteiskuntapolitiikan lohkojen yhteensovituksesta.

Lausunto

Lausuntonaan tulevaisuusvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 16 päivänä toukokuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Marja Tiura /kok
vpj. Jyrki Kasvi /vihr (osittain)
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd (osittain)
Tarja Filatov /sd (osittain)
Liisa Jaakonsaari /sd (osittain)
Harri Jaskari /kok (osittain)
Kyösti Karjula /kesk (osittain)
Jouko Laxell /kok (osittain)
Päivi Lipponen /sd (osittain)

Marjo Matikainen-Kallström /kok (osittain)
Juha Mieto /kesk
Mats Nylund /r (osittain)
Markku Uusipaavalniemi /kesk (osittain)
Anne-Mari Virolainen /kok (osittain)
Pertti Virtanen /ps (osittain)
Jyrki Yrttiaho /vas (osittain).

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Paula Tiihonen,
asiantuntija Osmo Kuusi.