

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 17/2010 vp

Valtioneuvoston selonteko metropolipolitiikasta

Hallintovaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 9 päivänä marraskuuta 2010 lähettäessään valtioneuvoston selonteon metropolipolitiikasta (VNS 9/2010 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi hallintovaliokuntaan samalla määrännyt, että liikenne- ja viestintävaliokunnan on annettava asiasta lausunto hallintovaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Petri Jalasto, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Juhani Tervala, Liikennevirasto
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, Helsingin seudun liikenne HSL

- matkustajaliikenteen divisioonajohtaja Antti Jaatinen, VR-Yhtymä
- viestintäjohtaja Nina Nizovsky, Suomen Taksi-liitto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Espoon kaupunki
- Helsingin kaupunki
- Vantaan kaupunki
- Hämeen liitto
- Itä-Uudenmaan liitto
- Päijät-Hämeen liitto
- Uudenmaan liitto
- Finavia Oyj
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Varustamot ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että liikennesektorin näkökulmasta metropolialueen tarkastelu omanlaisena, muusta maasta poikkeavana alueenaan on perusteltua. Valiokunta korostaa kuitenkin myös maan muiden alueiden liikenteen ja joukkoliikenteen kehittämistarpeita. Suuret liikennemäärät, ruuhkautuminen, asukas-

määrien ja työpaikkojen määrän kasvu sekä kaupunkirakenteen laajeneminen ja hajoaminen ovat tekijöitä, jotka hallitsemattomina voivat olla uhkana metropoliseudun kilpailukyvyille tai kestäväälle kehitykselle. Hallittuina, yhdessä toimivan joukko- ja raideliikenteen kanssa ne kuitenkin voivat luoda mahdollisuuksia kestävämmälle ja kilpailukykyisemmälle tulevaisuudelle.

Liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen ja kehittämisperiaatteista sopiminen koko

metropolialuetta koskien on valiokunnan arvion mukaan eräs avainkysymyksistä tavoiteltaessa elinvoimaista ja toimivaa aluekokonaisuutta. Erityisen tärkeää on maankäytön isojen kehittämissuunnitelmien ja niihin liittyvien liikennehankkeiden toteutusajankohtien synkronoiminen. Tähän tarvitaan yhteinen kokonaissuunnitelma, jonka toteuttamiseen eri osapuolet voivat sitoutua.

Selonteossa esitetty MAL (maankäyttö, asuminen, liikenne) -aiesopimuksen solmiminen koko metropolialuetta koskien on kannatettava tavoite. Valiokunta korostaa, että sen toteuttamiseen tarvitaan kuntien lisäksi myös valtion aitoa sitoutumista ja hanketta edistäviä päätöksiä. Tähän nähden on valitettavaa, että selonteossa ei ole riittävästi käsitelty valtion eri toimijoiden työn ja päätöksenteon koordinoimistarvetta tai -mahdollisuuksia metropolialueen asioissa.

Maankäyttö, kaavoitus ja liikenteen kehittäminen

Eduskunta on käsitellessään valtioneuvoston liikennepoliittista selontekoa (VNS 3/2008 vp) hyväksynyt liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön (LiVM 9/2008 vp) mukaisen kannanoton, jossa korostetaan maankäytön ja liikenteen seudullisen ja valtakunnallisen suunnittelun ja niihin liittyvien ohjausmenetelmien määrätietoista kehittämistä siten, että yhdyskuntarakenteen eheytyy ja liikkumisen tarve vähenee (EK 13/2008 vp). Nyt käsiteltävänä oleva selonteko on metropolialueen osalta eduskunnan edellä mainitun kannanoton mukainen. Valiokunta korostaa, että myös muilla suurilla kaupunkiseuduillamme on edelleen tarvetta korostaa maankäytön ja liikenteen seudullista suunnittelua ja kehittämistä.

Valiokunnan saaman asiantuntijaselvityksen mukaan yksi keskeisimmistä tunnistetuista ongelmista metropolialueella on hallinnon hajanaisuus ja sen seurauksena maankäytön, palvelujen ja liikenteen järjestämisen keskittyminen liikaa kuntarajojen mukaan määräytyviin kokonaisuuksiin. Liikennesektori on kuitenkin ollut

edelläkävijä tämän ongelman ratkaisemisessa. Jo runsaat kaksikymmentä vuotta liikennesektorin toimijat (LVM, valtion liikennevirastot, YTV ja kuntien liikenneviranomaiset) ovat ratkoneet järjestäytyneesti ongelmiaan työkalunaan seudulliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja niiden pohjalta neuvotellut aiesopimukset. Puutteena on nähty riittämätön yhteensovitus maankäytön suunnitelmien kanssa. Valiokunta yhtyy selonteossa esitettyyn, että monista käynnissä olevista prosesseista huolimatta Helsingin seudulta puuttuu selkeästi kaikki olennaiset toimijatahot kokoava, strateginen, mutta riittävän konkreettinen ja sitova maankäytön, asuminen ja liikenteen keskeiset periaatteet yhteen sovittava kokonaissuunnitelma.

Selonteko sisältää useita kannatettavia toimenpide-ehdotuksia esimerkiksi yhdyskuntarakenteen eheyttämiseksi ja liikennesuunnittelun kehittämiseksi sekä joukkoliikenteen edistämiseksi. Selonteosta puuttuu kuitenkin selkeä kan- ta siihen tapaan, jolla yhteiset päätökset tehdään ja järjestetään oikeudenmukainen kustannusten- jako. Valiokunta korostaa, että kysymys toimiva- vasta päätöksentekojärjestelmästä ja kustannus- tehokkaasta toimeenpano-organisaatiosta on todellisen metropolialueen rakentamisen perus- kysymys, johon haetaan ratkaisumallia selon- teon linjauksessa 23.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös selon- teon aluerajauksen ja liikenteellisten ongelmien laajuuden väliseen ristiriitaan. Metropolipoli- tiikkaselvityksen 14 kuntaa muodostavat liiken- teen näkökulmasta suppean alueen, sillä useim- mat tärkeät liikenteelliset ongelmat ylittävät seudun rajan. Useita kaupunkiseutuja jää alueen ulkopuolelle, vaikka näiden ja pääkaupunkiseu- dun välillä on molempiin suuntiin merkittävä päivittäinen liikennevirta.

Kysymystä ruuhkamaksuista on tarkasteltava laajasti metropolialueen ja sitä laajemman vai- kutusalueen asukkaiden liikkumistarvetta ja -mahdollisuuksia, ympäristötavoitteita sekä lii- kennevirtojen suuntaamista koskevana kysy- myksenä.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että yhdyskuntarakenteen eheyttäminen ja siihen liittyvät liikenneratkaisut ovat yksi tärkeimmistä pitkän tähtäimen ilmastomuutoksen hillinnän keinoista. Metropolialueen laajuus mahdollistaa yhdyskuntarakenteen eheyttämisen kautta merkittävässä määrin liikennemäärien ja henkilöautoriippuvuuden vähentämistä ja painopisteen siirtymistä vähemmän ympäristöä kuormittaviin liikennemuotoihin.

Valiokunta pitää selvänä, että yhdyskuntarakenteen eheyttämisessä voidaan onnistua vain, jos tavoite priorisoidaan pitkäjänteisesti ja ennäköiden sekä maankäytössä että liikenteen suunnittelussa. Liikenne- ja maankäyttöhankkeiden ajoituksen tulee tukea joukkoliikenteen ja erityisesti raideliikenteen käyttöön perustuvan yhdyskuntarakenteen syntyä. Selonteossa esitetyt linjaukset 10 (MAL-suunnitteluyhteistyön vahvistaminen alueidenkäyttötavoitteilla ja mahdollisilla lainsäädännön muutoksilla) ja 11 (MAL-aiesopimus) ovat tämän vuoksi kannatettavia.

Kaavoituksesta päättävien kuntien ja maakuntien sekä valtion suunnitteluyhteistyötä tulee metropolialueella tehostaa erityisesti uusien toimintojen kaavoituksen ja liikennejärjestelmäsuunnitelmien osalta. Etenkin taajamien kevyen liikenteen verkostojen rakentaminen ja kestävien joukkoliikenneratkaisujen aikaansaaminen ovat tavoitteita, joiden saavuttamiseksi valtion ja kuntien sekä kuntien keskinäinen yhteistyö on välttämätöntä.

Täydennysrakentaminen edellyttää asema-kaavojen 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.

Asumisen lisäksi työpaikkojen ja palvelujen sijoittuminen vaikuttaa oleellisesti liikenteen kysyntään ja liikkumisvalintoihin. Palvelurakenteita uudistettaessa tulisi tarkasteluissa ottaa huomioon vaikutukset asiakkaiden liikkumiseen ja joukkoliikenteen kysyntään.

Yhdyskuntarakenteen eheyttäminen merkitsee valiokunnan arvion mukaan kuitenkin myös liikenteen meluhaittoille altistuvien määrän lisääntymistä. Meluhaittojen ehkäisy onkin otettava kattavasti huomioon jo kaavoituksessa ja liikennehankkeiden suunnittelussa.

Metropolialueen liikenteen kehittäminen

Selonteossa todetaan, että pitkällä aikavälillä seudun kiiwas ja jatkuva kasvu edellyttää uusien ratayhteyksien avaamista sekä kapasiteetin lisäämistä jo olemassa oleville yhteyksille. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että valtion tuen metropolialueen liikenteen rahoitukseen tulee olla riittävä ja pitkäjänteinen.

Metropolialueen suuret liikenteen kehittämishankkeet, kuten Kehä III:n parantaminen, uusi Pissararata sekä Pasilan ratapihan toimivuuden kehittäminen ovat tärkeitä myös valtakunnallisesti. Metropolialueesta ei saa muodostua riittävien liikenteen kehittämisinvestointien puutteesta johtuen liikenteellistä ongelma-alueita, joka haittaa liikenteen sujuvuutta ja elinkeinoelämän tavaravirtojen kulkua koko maassa.

Valiokunta toteaa, että Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kehittämisessä tulee pyrkiä varmistamaan, että Suomelle tärkeät reitit ja metropolialue lento-, meri-, maantie- ja rautatieliikenteen solmukohtana tulevat riittävän kattavasti huomioiduksi. Viennin, transitoliikenteen ja taloudellisen kasvun vauhdittamiseksi on myös tärkeää kehittää toimivia yhteyksiä naapurimaihin, erityisesti itäiseen naapurimaahan.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että selonteossa ei mainita merenkulkua juuri lainkaan, huolimatta sen keskeisestä merkityksestä Suomen viennille. Maamme elinkeinoelämän merikuljetuksille tärkeä Vuosaaren satama sijaitsee kuitenkin metropolialueella. Valiokunnan mielestä Helsingin metropolialuetta tulisi pyrkiä kehittämään edelleen myös yhtenä keskeisenä meriliikenteen solmukohtana.

Lentoliikenteen merkitys

Selonteon mukaan metropolialueella sijaitseva Helsinki-Vantaan lentoasema on maamme tärkein kansainvälisen lentoliikenteen solmukohta

ja siitä on tullut yksi Euroopan nopeimmin kasvavista kauttakulkuasemista. Valiokunta toteaa, että kattavat ja toimivat kansainväliset lentoyhteydet ovat kriittinen kilpailutekijä vientiin ponnastaville yrityksille ja matkailuelinkeinolle.

Suomen 25 lentoaseman verkostoa ylläpidetään ja kehitetään yhtenä kokonaisuutena niin sanotun verkostoperiaatteen mukaisesti. Taloudellisesti kannattavin osa tätä verkkoa on Helsinki-Vantaan lentoasema. Selonteon mukaan Helsinki-Vantaan lentoaseman kilpailukyky edistetään luomalla hyvät yhteydet muualta Suomesta lentoasemalle.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa lentoliikenteen merkitystä osana valtakunnallista liikennejärjestelmää ja nykyisen laajuisen lentotiesuunnitelman ylläpitämisen huomattavaa aluepoliittista merkitystä. Valiokunta korostaa eri liikennemuotojen yhteen toimivuutta ja maamme suurista etäisyyksistä johtuvaa lentoliikenteen tarvetta. Liikennepalvelujen yhteen toimivuuden parantamiseksi tulee kiinnittää huomiota mm. raideliikenteen lisäämiseen lentotiesuunnitelmien yhteysliikenteessä ja lentoliikennettä täydentävien nopeiden junayhteyksien kehittämiseen.

Uuden teknologian mahdollisuudet

Suurilla kaupunkiseuduilla, kuten metropolialueella, jossa liikennemäärät ovat kaikkein suurimmat, on aivan keskeinen merkitys liikenteestä Suomessa aiheutuvien päästöjen kokonaismäärän kannalta. Valiokunta korostaa, että tästä syystä metropolialueella on jatkossa erittäin tärkeää hyödyntää uuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologian tarjoamia mahdollisuuksia.

Päästövähennyksiä voidaan saavuttaa mm. ottamalla käyttöön uutta ajoneuvoteknologiaa. Keskipitkällä ja pitkällä aikavälillä yksi lupavimmista keinoista liikenteen päästöjen vähentämisessä on autokannan sähköistäminen. Sähkömoottorin energiatehokkuus on olennaisesti polttomoottoria parempi, ja niiden käyttöönotto vähentää päästöjä huomattavasti. Alempien hiilidioksidipäästöjen lisäksi on merkittävää, että sähkömoottorista ei synny terveydelle haitallisia

lähipäästöjä ja että autojen melutaso on oleellisesti alempi. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että eräissä muissa maissa on lähdetty tukemaan sähköautojen yleistymistä erittäin voimakkaasti.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kannattaa kokonaisuusympäristövaikutuksiltaan kestävä kehityksen kriteerit täyttävien biopolttoaineiden käytön edistämistä. Fossiilista polttoainetta ja dieseliä voidaan korvata autoissa esimerkiksi maakaasulla, biopolttoaineilla ja sähköllä. Pitkällä aikavälillä toimiva vaihtoehto voi olla myös vety. Valiokunta kiinnittää huomiota biopolttoaineiden käyttömahdollisuuksiin erityisesti metropolialueen joukkoliikenteessä.

Valiokunta pitää kattavan maanlaajuisen biopolttoaineiden ja mm. biokaasun ja maakaasun jakeluun tarvittavan jakeluverkoston kehittämistä keskeisenä edellytyksenä biopolttoaineiden käytön yleistymisen kannalta. Vastaavasti sähkö- ja täyshybridiautojen yleistymisen vaatii ponnastamista riittävän kattavan akkujen latausverkoston luomiseen. Tämänkaltaisen infrastruktuurin rakentaminen on tarpeellista etenkin suurilla kaupunkiseuduilla, kuten metropolialueella, joilla uuden teknologian mahdollistamat ympäristö- yms. hyödyt ovat kaikkein suurimpia.

Asiantuntijakuulemisissa on aiemmin tuotu esille, että mm. eräissä Aasian ja Pohjois-Euroopan maissa on lähdetty ottamaan aktiivisesti käyttöön mm. raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen käytössä olevan vanhemman ajoneuvokaluston päästöjä olennaisesti vähentävää teknologiaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan näillä uusilla keinoilla voitaisiin vähentää vanhan ajoneuvokaluston päästöjä huomattavasti edullisemmin kuin mitä kaluston kokonaan uusiminen maksaisi. Tämänkaltaista teknologiaa kehitetään myös Suomessa ja viedään meiltä maailmalle, mutta kotimaassa kyseisen teknologian hyödyntäminen on ollut vielä toisistaan suhteellisen vähäistä.

Älyliikenteen järjestelmät ja palvelut perustuvat informaatio- ja viestintäteknologiaan, jossa hyödynnetään ajan tasalla olevaa tietoa esim. ajasta, reiteistä ja paikasta sekä liikennejärjestelmän toiminnasta ja mahdollisista häiriöistä.

Älykkään liikenteen ratkaisulla on jatkossa arvioitu olevan merkittäviä vaikutuksia liikenteen sujuvuuteen, liikkumistarpeen vähenemiseen ja eri liikennejärjestelmien toimivuuteen, ja siten niiden on arvioitu voivan vähentää merkittävästi liikenteen ympäristöhaittoja. Valiokunta painottaa älykkäiden liikennejärjestelmien tarjoamia mahdollisuuksia luotaessa sujuvampia ja ympäristön kannalta kestävämpiä liikennejärjestelmiä metropolialueella.

Valiokunta korostaa, että uuden ajoneuvo- ja polttoaineteknologian avulla on mahdollista säästää huomattavia liikenteen päästöjä vähentäviä vaikutuksia. Liikennemääriltään erittäin suuren ja päästöjen kannalta keskeisen metropolialueen kohdalla tarvitaan konkreettisia toimia, jotta uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet eivät jää hyödyntämättä.

Joukkoliikenteen kehittäminen

Selonteon mukaan joukko- ja kevyen liikenteen kulkutapaosuuden kasvattaminen metropolialueella on tärkeää mm. kaupunkiseudun kasvavien ruuhkien, lähipäästöjen sekä voimakkaan muuttoliikkeen johdosta.

Valiokunta pitää joukkoliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä jo kansalaisten liikkumisvapauden ja mm. liikenteen ympäristövaikutuksia koskevien tavoitteiden toteutumisen kannalta. Ympäristötavoitteiden kannalta joukkoliikenteen lisäämisellä on merkitystä erityisesti juuri suurilla kaupunkiseuduilla, kuten selonteossa tarkoitettulla metropolialueella, joilla on eniten työmatka- ym. liikennettä. Liikenne- ja viestintävaliokunta on jo useaan otteeseen korostanut eri yhteyksissä, että joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä kehittämällä lippujärjestelmiä sekä joukkoliikenteen toimivuutta, palvelutasoa, luotettavuutta ja palvelujen yhteensopivuutta. Aikataulujen luotettavuuden kehittäminen koskee erityisesti raideliikennettä, jossa kuljetettavien määrä yksikköä kohden on suuri ja yhden junan myöhästymisen kertautuu vaikuttaen koko liikennevirtaan. Joukkoliikenteen käytön mahdollista kasvua ja erilaisten sääolosuhteiden asettamia vaatimuksia on kyettävä

ennakoimaan henkilökunnan ja kaluston riittävyydellä myös työmatkaliikenteestä johtuvina ruuhka-aikoina. Autokannan kasvua ja yhä lisääntyvää ruuhkautumista voidaan estää esimerkiksi panostamalla raideliikenteeseen sekä kehittämällä linja-autokaistoja ja kevyen liikenteen väyliä. Joukkoliikenteen suosiota voidaan jatkossa pyrkiä edistämään myöskin älykkään liikenteen sovellusten ja palvelujen avulla. Valiokunta toteaa, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen ja sitä kautta myös liikenteen haitallisten päästöjen vähentämiseen on jatkossa panostettava selvästi nykyistä enemmän.

Selonteon mukaan joukkoliikenteen osuus kaikesta liikenteestä on pääkaupunkiseudulla noin 27 %, kun se muualla metropolin työssäkäyntialueella on ainoastaan 9 %. Valiokunta pitää ongelmallisena, että joukkoliikenteen palvelutaso ja käyttö on seutulippualueen ulkopuolella huomattavasti vähäisempää kuin metropolin ydinalueella. Koko metropoliseudun liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta olisi tärkeää, että joukkoliikenne olisi nykyistä paremmin kilpailukykyinen henkilöautoliikenteen kanssa laajemmalla ja myös metropolialueen kehysalueet sisältävällä alueella. Joukkoliikenteen palvelutasoa tulisi siten pyrkiä edistämään erityisesti metropolialueen kehysalueilla.

Selonteon mukaan raideliikenteen kehittäminen metropolialueella on yksi keskeisimmistä toimenpiteistä kestävästä liikkumisesta ja kaupunkiseudun kilpailukykyyn kasvattamisen kannalta. Raideliikenteen kehittäminen on tarpeen myös kaukoliikenteen sujuvuuden varmistamiseksi. Valiokunta korostaa, että raideliikenteen lisääminen vaatii kuitenkin metropolialuetta laajemminkin olemassa olevien infrastruktuurin kaapeikkojen poistamista. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan rautatieliikenteen suurimmat välityskykyongelmat liittyvät Helsingin ja Ilmalan ratapihoihin, Pasilan ja Tikkurilan liikennepaikkoihin sekä pääraataan Riihimäelle saakka. Selonteossa tuodaan esille Pisara-rata keskeisenä rautatieliikenteen kehittämistoimenpiteenä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kyseisen radan rakentaminen on välttämätön edellytys, jotta junatarjontaa voidaan erityisesti ruuh-

ka-aikoina kasvattaa sekä kaukoliikenteen että lähiliikenteen palvelutason parantamiseksi. Valiokunta painottaa, että selonteossa esille nostettujen raideliikennettä koskevien hankkeiden lisäksi tulisi kuitenkin huolehtia myös erityisesti raideliikennealueiden ulkopuolella olevien alueiden linja-autoliikenteen palvelutasosta ja toimivasta liityntäpysäköinnistä.

Joukkoliikenteen suunnittelun ja päätöksenteon yhtenäisyyden tarve

Selonteon ja asiantuntijalausuntojen pohjalta arvioituna keskeisenä ongelmana metropolialueen joukkoliikenteen kehittämisen kannalta on suunnittelun ja päätöksenteon hajanaisuus.

Kuntien toiminnalla ja paikallisilla ratkaisulla on luonnollisesti keskeinen merkitys joukkoliikenteen järjestämisessä. Vuoden 2010 alusta voimaantulleen joukkoliikennelain (869/2009) strategisena tavoitteena on ollut luoda edellytyksiä peruspalvelutasoisten eli välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavien joukkoliikenteen palvelujen turvaamiselle koko maassa. Lisäksi lailla pyritään mm. joukkoliikenteen käytön lisäämiseen keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä.

Valiokunta totesi joukkoliikennelakia (869/2009) koskevassa mietinnössään (LiVM 18/2009 vp), että uudistuksen tavoitteiden saavuttaminen tulee edellyttämään alan toimijoiden ja sekä valtion että alueellisten viranomaisten taholta saumatonta yhteistyötä. Kuntien tulee lain mukaan myös toimia yhteistyössä toistensa kanssa pyrkien yhteen sovittamaan eri henkilöliikennemuotojen palveluita sekä ottamaan huomioon eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet. Tällä pyritään aiempaa paremmin vahvistamaan yhteistyötä kuntien rajat ylittävän liikenteen järjestämisessä.

Selonteon mukaan metropolialue tarvitsee erityisratkaisuja. Erityisesti liityntäpysäköintijärjestelmän merkittävä parantaminen edellyttää alueen kuntien ja valtion viranomaisten yhteistyötä, lähtökohtana palvelujen turvaaminen. Yhteistyön vahvistamiseksi tulisi selonteon mukaan luoda sellaiset yhteistyöjärjestelyt ja -ra-

kenteet, joiden kautta voidaan varmistaa osapuolia sitovat päätökset yhdyskuntarakennetta, asuminen, liikennettä sekä ympäristöä koskevissa asioissa.

Valiokunta pitää tämänkaltaisten yhteisten yhteistyö-, suunnittelu- ja päätöksentekomallien kehittämistä erittäin tärkeänä ja kannatettavana. Valiokunta toteaa, että metropolialueen asukkaiden elämä ja myös yritysten kuljetustarpeet ylittävät kuntarajat ja joukkoliikenne tulee suunnitella ja järjestää näiden tarpeiden mukaisesti, ottaen huomioon myöskin poikittaisen joukkoliikenteen tarpeet. Metropolialueen varsinaiseen työssäkäyntialueeseen kuuluu huomattavasti esimerkiksi HSL:ään (Helsingin seudun liikenne) tällä hetkellä kuuluvia kuntia laajempi maantieteellinen alue, mikä tulisi ottaa huomioon liikenteen suunnittelussa.

Joukkoliikenteen rahoitus

Selonteon mukaan toimiva ja hyvän palvelutason omaava joukkoliikenne on yksi metropolialueen keskeisistä kilpailuvalteista, ja olennaista on siten myös joukkoliikenteen rahoituksen turvaaminen.

Valiokunnan näkemyksen mukaan joukkoliikenteen rahoitus on tällä hetkellä kokonaisuutena mm. joukkoliikenteen ympäristötavoitteisiin ja kehittämistarpeisiin nähden riittämätön. Suurten kaupunkien (Helsinki, Tampere ja Turku, nykyisin myös Oulu) joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Valiokunta toteaa, että suurten kaupunkien joukkoliikenteen tuki on kuitenkin edelleen riittämätön, mikäli joukkoliikenteen osuutta liikenteen kokonaisuudesta todella halutaan lisätä.

Joukkoliikenteen rahoitus on nykyjärjestelyjen mukaan jakautunut valtion ja kuntien kesken. Joukkoliikennelain säätämisen yhteydessä valiokunnalle esitettiin selvityksenä, että lakiehdotuksen voimaantulo ei aiheuta muutoksia joukkoliikenteen kustannusten jakautumiseen valtion ja kuntien välillä nykytilanteeseen verrattuna. Valiokunta totesi mietinnössään, että se pitää erittäin tärkeänä, että tämä toteutuu myös käytännössä.

Selonteon linjauksen 12 mukaan koko metropolialueen joukkoliikenteen rahoitus varmistetaan ja sen palvelutasoa parannetaan erityisesti seudun reuna-alueilla. Valiokunta pitää tätä linjausta joukkoliikenteen rahoituksen varmistamisesta erittäin merkittävänä ja toteaa, että linjauksen toteuttaminen vaatii huomattavaa joukkoliikenteen rahoituksen lisäämistä. Valiokunta korostaa, että tämä ei kuitenkaan saa tapahtua muiden alueiden joukkoliikenteen tai esimerkiksi perusväylänpidon rahoituksen kustannuksella.

Lippukäytännöt

Selonteon linjauksen mukaan koko metropolialueen joukkoliikenteen palvelutasoa parannetaan erityisesti seudun reuna-alueilla mm. yhtenäistämällä seudullinen joukkoliikenteen taksaja lippujärjestelmä.

Valiokunta pitää linjausta erittäin kannatettavana. Valiokunta kuitenkin toteaa, että lippujär-

jestelmien yhtenäisyyteen ja yhteentoimivuuteen tulisi kiinnittää huomiota koko sillä työssäkäyntialueella, jolta metropolialueella tosiasiallisesti käydään töissä. Koko työssäkäyntialueen kattava lippujärjestelmä tekisi joukkoliikenteen käytöstä matkustajan näkökulmasta helpompaa ja joustavampaa ja edistäisi joukkoliikenteen houkuttelevuutta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan lippujärjestelmien yhtenäistämiseksi ei pitäisi olla ainakaan käytetystä tekniikasta johtuvia esteitä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että hallintovaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 27 päivänä tammikuuta 2011

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäsen. Mikko Alatalo /kesk
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Risto Kuisma /sd

Mats Nylund /r
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Tero Rönni /sd
Janne Seurujärvi /kesk
Ilkka Viljanen /kok
Anne-Mari Virolainen /kok.

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.