

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 21/2009 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2010

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 19 päivänä syyskuuta 2009 lähettäänsä hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2010 (HE 138/2009 vp) valmis-televasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan.

Eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla liikenne- ja viestintävaliokunta on päättänyt antaa toimialaansa koskevan lausunnon talousarvioesityksestä valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- ylijohtaja Juhani Tervala, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja viestintäneuvos Juhapekka Ristola, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtaja Aulis Nironen, Tiehallinto
- hallintojohtaja Jorma Koivunmaa, Viestintävirasto
- pääjohtaja Samuli Haapasalo, Finavia Ilmailulaitos
- toimitusjohtaja Hannu Kulju, Tieliikelaitos Destia
- toimitusjohtaja Mikael Aro, VR-yhtymä
- asiantuntija Seppo Siltasalmi, Keski-Suomen liitto
- toimitusjohtaja Olof Widén, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- ympäristöministeriö

- Ratahallintokeskus
- Etelä-Karjalan maakuntaliitto
- Etelä-Pohjanmaan liitto
- Etelä-Savon maakuntaliitto
- Hämeen liitto
- Itä-Uudenmaan liitto
- Keski-Pohjanmaan liitto
- Keski-Suomen liitto
- Kymenlaakson liitto
- Lapin liitto
- Pirkanmaan liitto
- Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
- Pohjois-Pohjanmaan liitto
- Pohjanmaan liitto
- Päijät-Hämeen liitto
- Satakuntaliitto
- Uudenmaan liitto
- Varsinais-Suomen liitto
- Hämeen tiepiiri
- Kaakkois-Suomen tiepiiri
- Keski-Suomen tiepiiri
- Lapin tiepiiri
- Oulun tiepiiri
- Savo-Karjalan tiepiiri
- Turun tiepiiri
- Uudenmaan tiepiiri
- Vaasan tiepiiri
- Suomen ympäristökeskus
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- Suomen Kuntaliitto
- YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta

— Infra ry.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan määrärahoja 2 195,0 miljoonaa euroa. Poliittikalohkoille ehdotetaan määrärahoja seuraavasti: hallinto ja toimialan yhteiset menot 3767,7 milj. euroa, liikenneverkko 1 527,8 milj.

euroa, liikenteen turvallisuus ja valvonta 33,5 milj. euroa, liikenteen tukeminen ja ostopalvelut 203,4 milj. euroa, viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen 21,8 milj. euroa sekä tutkimus 40,8 miljoonaa euroa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan hallituksen esitystä valtion talousarvioksi vuodelle 2010 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta ja erityisesti perusväylänpidon ja liikenneinvestointien kannalta.

Valiokunta viittaa liikennepolitiikan linjoja ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmaa vuoteen 2020 koskeneesta valtioneuvoston selonteosta (VNS 3/2008 vp) antamaansa eduskunnan yksimielisesti hyväksymään mietintöön (LiVM 9/2008 vp). Mietinnön sisältämät kannanotot ovat edelleen ajankohtaisia käsiteltäessä tätä valtion talousarviota.

Hallituksen ohjelman mukaan hallituksen tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Tämän toteuttamiseksi hallitus muun muassa kiinnittää huomiota perusväylänpidon rahoituksen jälkeenjääneisyyteen.

Perusväylänpito

Yleistä. Perusväylänpidon määrärahaksi ehdotetaan esityksessä 888,14 miljoonaa euroa vuonna 2010. Vuonna 2009 perusväylänpidon määräraha oli 909,6 miljoonaa euroa, joten rahoitusta on

alennettu noin 21 miljoonaa euroa vuoteen 2009 verrattuna.

Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään alempi kuin mitä esimerkiksi väylävirastot ovat perustellusti esittäneet perusväylänpidon ja väylien kunnossapidon hoitamisen vaativan. Tilanne on huolestuttava, koska rahoituksen puutteen jatkuessa pitkään on vaarana, että ajaututaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin.

Kuljetus- ja logistiikkakustannusten osuus teollisuustuotteiden kokonaiskustannuksista on Suomessa huomattavasti korkeampi kuin esim. monissa Keski-Euroopan maissa. Laadukkaalla liikenneverkolla ja toimivilla kuljetusketjuilla olisi mahdollista pyrkiä kompensoimaan Suomen maantieteellisestä sijainnista vientiteollisuudelle aiheutuvia kilpailurasitteita. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että liikenneverkon kunnolla on keskeinen merkitys mm. Suomen elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja ilmastotavoitteille.

Suomen maantieverkon pituus on 78 200 kilometriä, ja sen arvo on arviolta noin 15 miljardia euroa. Rataverkon pituus on 5 919 kilometriä ja vesiväylien pituus 16 200 kilometriä. Väyläomaisuuden arvo rataverkon osalta on noin 2,7 miljardia euroa ja vesiväylien osalta noin 0,2 miljardia euroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että valtion suurin omaisuuserä rapistuu ja sen

arvo laskee jatkuvasti perusväylänpidon riittämättömien resurssien vuoksi.

Valiokunta ei näe, että talousarvion linjaukset toisivat perusväylänpitoon lisäresursseja tai poistaisivat rahoituksen jälkeenjääneisyyttä. Vuosina 2006—2009 väylänpidon rahoitusta on jouduttu lisäämään lisätalousarvioiden yhteydessä merkittävästi vuosittain. Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että koska esitetty rahoitus ei poista väylänpidon rahoituksen jälkeenjääneisyyttä, on ilmeistä, että perusväylänpidon rahoitusta joudutaan korottamaan tulevien lisätalousarvioiden yhteydessä. Toistuva lisäbudjettirahoitus ei voi olla pysyvä ratkaisu, sillä se ei anna riittävästi mahdollisuuksia asianmukaisen ja kustannustehokkaan väylänpidon pitkäjänteiseen ja taloudelliseen suunnitteluun.

Valiokunnan näkemyksen mukaan perusväylänpitoon tulisi osoittaa jo vaalikauden kehyspäätöksessä liikenneverkon riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus.

Pitkään jatkuneen alhaisen rahoitustason vuoksi väyläverkkoa ei ole voitu pitää kokonaisuutena riittävän hyvässä kunnossa, millä on selkeä kielteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen. Tämä koskee sekä tienpitoa, radanpitoa että merenkulkua.

Valiokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaisi mietintöönsä lausuman, jonka mukaan perusväylänpitoon on osoitettava liikenneverkon riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta yli 200 miljoonan euron tasokorotusta.

Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon ja erityisesti investointien osalta olisi perusteltua myös pyrkiä hyödyntämään vallitsevaa hankekustannusten kannalta edullista suhdannetilannetta panostamalla elvyttäviin liikenneinvestointeihin.

Tienpito. Tienpitoon vuodeksi 2010 esitetty perusväylänpidon 535 miljoonan euron rahoitus jää selvästi alemmalle tasolle kuin vuonna 2008

ja 2009. Asiantuntijakuulemisissa on tuotu esille, että vuoden 2009 lisäbudjettirahoituksen avulla on pyritty turvaamaan tiestön palvelutasoa alemman tieverkon puuhuoltoreiteillä, tehty siltojen peruskorjauksia ja rakennettu kevyen liikenteen väyliä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan tienpidon rahoitustilannetta helpottaa hieman maarakennuskustannusten kääntyminen vuoden 2008 lopulla selkeästi alaspäin. Vuoden 2009 kustannustaso tulee jäämään noin 2 % vuotta 2008 alemmalle tasolle, mutta on kuitenkin edelleen selvästi vuoden 2007 kustannustasoa korkeampi.

Erityisen heikossa kunnossa tällä hetkellä ovat valiokunnan saaman selvityksen mukaan sillat ja alemmanasteinen tieverkko etenkin päälysteiden osalta. Valiokunta on lausunut aiemmin useita kertoja tienpidon rahoituksen riittämättömyydestä ja sen negatiivisista vaikutuksista mm. liikenneturvallisuuteen. Esitetyn tienpidon rahoitustason pohjalta toimittaessa vakavina haasteina säilyvät edelleen siltojen sekä päälystetyn seutu- ja yhdystieverkon kunto sekä vähäiset mahdollisuudet toteuttaa yhdyskuntien kehittymistä ja liikenneturvallisuutta tukevia alueellisia investointeja. Yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen varattu valtionapu 23 miljoonaa euroa esitetään säilyvän ennallaan. Valiokunnan mielestä määräraha ei ole riittävä yksityisten teiden kunnossapidämiseen.

Valiokunnan mielestä perustienpidon rahoituksen merkittävä nostaminen on välttämätöntä. Valiokunta pitää liikenneturvallisuudelle asetettujen tavoitteiden saavuttamista erittäin tärkeänä ja korostaa tiestön kunnan merkitystä ajoturvallisuudelle. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan perustienpidon rahoitukseen tarvittaisiin 100 miljoonan euron tasokorotus.

Radanpito. Vuoden 2010 talousarviossa perusradanpidolle esitetään 295,6 miljoonan euron määrärahaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan perusradanpidon ennakoidut tulot ovat 59,5 miljoonaa euroa, jolloin perusradanpidolla on käytettävissä 355,1 miljoonaa euroa. Tämä on lähes 50 miljoonaa euroa vähemmän kuin

vuosina 2008—2009. Esitetty rahoitus tarkoittaa sitä, että toiminnallisia parannuksia ei voida tehdä, koska käytännössä joudutaan keskittymään pelkästään rakenteiden korvaamiseen uudella.

Valiokunta kantaa vakavaa huolta rataverkon kilpailukyvyistä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, jos samaan aikaan laiminlyödään muun rataverkon palvelutason ylläpito ja kehittäminen.

Rataverkon tehokkaan kunnossapidon ja kehittämisen mahdollistamiseksi on tärkeää, että perusradanpidolle talousarviossa määritetyt kehukset ovat riittävän suuret ottaen huomioon myös markkinahintojen kehittyminen. Suomessa käytetään kiinteähintaista kehystä, jolloin budjettivuoden rahoitus korjataan valtion menojen hintaindeksiä käyttäen. Kun esimerkiksi Ratahallintokeskus tilaa kaikki työt palvelujen tuottajilta, on tämän indeksin soveltaminen johtanut tilanteeseen, jossa perusradanpidon rahoituksen ostovoima on vähentynyt ja samanaikaisesti rataverkko laitteineen vaatii entistä suuremman panostuksen kunnossapitoon turvallisen ja mahdollisimman täsmällisen rataliikenteen varmistamiseksi.

Vuonna 2010 radanpitoa varten hankittavien erityismateriaalien hinnat ovat alentumassa, mutta esimerkiksi ratapölkkyjen hinnat nousevat johtuen siitä, että esitetty rahoitus mahdollistaa pienemmät hankinta- ja asennusmäärät kuin viime vuosina ja rahoituksesta johtuen päällysrakennetta pystytään korvaamaan vain noin puolet vuosittaiseen tavoitteeseen verrattuna.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitetyllä rahoitustasolla rataverkon keskimääräinen kuntaindeksi laskee vuoden 2008 90:stä 88:ään (neljän vuoden kumulatiivinen indeksi). Tämä tuo epävarmuutta rautatieliikenteen toimintaedellytyksiin. Radan heikosta kunnosta johtuvien rajoitusten määrä vuonna 2010 on 300 km, josta 80 km on keskeisellä rataverkolla, jolla ei saisi olla näitä rajoituksia lainkaan.

Esitetyllä rahoitustasolla valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös pistemäisten ra-

joitusten lukumäärä kasvaa vaikeuttaen liikennettä. Tällaisia pistemäisiä kohteita ovat erityisesti sillat ja siltapenkat, joiden kunto tulee valiokunnan saaman selvityksen mukaan heikkenemään edelleen. Erityisesti silloista voi muodostua jatkossa myös turvallisuusriskejä, joiden vuoksi joudutaan lisäämään edelleen rajoituksia. Rajoitukset johtavat pidempiin matka-aikoihin ja tavaraliikenteen kuljetusaikojen pidentymiseen, mikä lisää mm. teollisuuden kuljetuskustannuksia.

Tulevalla liikennevirastolla on valiokunnan saaman selvityksen mukaan radanpidon korvausinvestointeihin käytössä 130—140 miljoonaa euroa. Tämä summa sisältää myös puukuljetusten turvaamisinvestointeja. Viime vuosina perusradanpidon korvausinvestointien määrä on ollut noin 150—180 miljoonaa euroa lisäbudjet-tirahoitus mukaan luettuna, mikä sekään ei ole ollut riittävää rataverkon kunnan turvaamisen kannalta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan korvausinvestointien vuosittainen määrärahan tarve on noin 200 miljoonaa euroa. Suunniteltuihin korvausinvestointeihin kuuluu hyvin vähän radan päällysrakenteen uusimistöitä, mikä tulee aiheuttamaan radan huonosta kunnosta johtuvia liikenne-rajoituksia myös vilkkaasti liikennöidyille rataosuuksille. Lisäksi tämä johtaa selvityksen mukaan huolestuttavalla tavalla rataverkon päällysrakenteen korjausvelan kasvuun, jota on saatu viime vuosina hidastettua. Muun muassa puutavaran ja energiankuljetuksen tarpeiden osalta on tärkeää huolehtia myös vähäliikenteisten ratojen ja niihin liittyvien kuorma-asemien kunnosta ja toimivuudesta.

Valiokunta toteaa, että eri yhteyksissä asetetut radanpidon tavoitteet jäävät saavuttamatta, koska korvausinvestoinnit jäävät jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle. Valiokunta korostaa, että ratainvestointien ja radanpidon määrärahoja tulee lisätä huomattavasti. Rataverkon ylläpitäminen liikenteen tarvetta vastaavassa kunnossa ja korvausinvestointikasauman purkaminen edellyttävät valiokunnan saaman selvityksen mukaan noin 100 miljoonaa euroa esitettyä suurempaa rahoitusta perusradanpitoon.

Alueelliset investoinnit, kevyen liikenteen väylät ja teemahankkeet. Vuodelle 2010 on alueellisiin investointeihin ja teemahankkeisiin varattu perusväylänpidon määrärahoissa noin 40 miljoonaa euroa, kun toteutuma vuonna 2008 oli 91 miljoonaa euroa. Saadun selvityksen mukaan ehdotus tarkoittaa kuntien kannalta sitä, että monet kunnille tärkeät paikalliset hankkeet, kuten liikenneturvallisuutta parantavat ja maankäyttöä tukevat risteyshankkeet tai kevyen liikenteen väylät, joudutaan siirtämään tulevaisuuteen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kantaa erityisesti huolta siitä, että perustienpidon ja tieinvestointien määrärahat eivät riitä liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden kevyen liikenteen väylien merkittävään lisärakentamiseen. Yhdyskuntarakenteen muutoksen vuoksi kevyen liikenteen väylät ovat nimenomaan liikenneturvallisuutta lisääviä rakenteita. Niitä kehittämällä voitaisiin myös edistää esimerkiksi lasten ja vanhusten turvallisen liikkumisen mahdollisuuksia. Valiokunta toteaa, että kevyen liikenteen väylien osalta tarpeet ovat huomattavia, mutta resurssit kevyen liikenteen väylien rakentamiseksi ovat täysin riittämättömät.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa teemahankerahoitusta selkeänä ja läpinäkyvänä tapana ohjata pienimuotoisempia kehittämis- ja kunnossapitoinvestointeja. Teemahankkeilla voidaan valiokunnan arvion mukaan keskittää perusparannustoimia erityisesti temaattisten alueellisten liikenneongelmien ja muuttuneiden liikenneolosuhteiden vaatimalla tavalla. Vuonna 2010 käynnissä olevat kaksi teemaohjelmaa ovat satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen sekä pohjavesiohjelma. Valiokunta korostaa, että teemahankkeiden rahoitukseen tulee talousarviossa vuosittain osoittaa nykyistä suuremmat määrärahat.

Väyläinvestoinnit

Yleistä. Väyläinvestointimäärärahoja kohdennetaan vuodelle 2010 n. 524,1 miljoonaa euroa, josta maa- ja vesialueiden hankintaan ja korvauksiin käytetään 29 miljoonaa euroa. Väyläin-

vestointeihin, mukaan lukien jälkirahoitus- ja elinkaarihankkeet, ehdotetaan siten 495,1 miljoonaa euroa. Vuosittaiset investointimäärärahat ovat nousseet tälle tasolle muutaman vuoden takaisesta n. 300 miljoonan euron tasosta. Vuonna 2010 toteutettavia liikenneinvestointeja ovat lisänneet vuoden 2009 lisätalousarviossa toteutetut eräiden hankkeiden aikaistamiset sekä kuntarahoituksella alkavat hankkeet. Nykyinen suhdannetilanne ja kilpailu infra-alalla näkyvät hintatason alenemana kaikissa investoinneissa, mikä lisää hankkeiden kannattavuutta ja säästää valtion menoja. Valiokunnan mielestä teiden ja ratojen runkoverkkojen kehittäminen edellyttää jatkossa pysyvää, noin 500 miljoonan euron vuosittaista investointitasoa. Erityisen haasteen tulee muodostamaan ensi vuosikymmenen alkupuolella kuntarahoituksen takaisin maksaminen, mikä yhdessä jälkirahoituksen kanssa tulee leikkaamaan tulevaa todellista investointivaraa.

Valtioneuvoston selonteko liikennepolitiikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020 oli valiokunnan käsityksen mukaan merkittävä askel kohti pitkäjänteisempää ja aiempaa suunnitelmallisempaa investointipolitiikkaa. Valiokunta ehdotti selontekoa käsittelevässä mietinnössään eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Valiokunta pitää hyvänä sitä, että kehittämis- ja rahoitusohjelmaa noudattaen on vaalikauden aikana käynnistetty mittava määrä väylähankkeita.

Hankkeiden rahoituksessa ei ole kuitenkaan päästy toivottuun pitkäjänteisyyteen. Rahoitus perustuu edelleen liikaa hallituskauden pituisiin valtiontalouden kehyksiin sekä vuotuisiin talousarvioihin ja lisätalousarvioihin. Rahoitus ohjaa väyläinfrastruktuurin rakentamissykliä ja johtaa jopa siihen, että tehdyistä rakentamispäätöksistä huolimatta hankkeita lykätään. Tällöin ei saavuteta taloudellisesti tarkoituksenmukaista rahoitustasoa ja -tapaa.

Tästä on esimerkkinä rataosuuden Seinäjoki—Oulu huomattava perusparannushanke, jota on pidettävä Kehä III:n perusparantamisen ohella maan tärkeimpänä logistisena kehittämiss Hankkeen kokonaisrahoitus on jouduttu ajoittamaan tuleville vuosille siten, että hankkeen toteutus saattaa mahdollisesti keskeytyä välillä, jolloin hankkeesta aiheutuu liikenteelle väistämättä huomattavia haittavaikutuksia. Kuitenkin VTT:n vuonna 2009 tekemän Seinäjoki—Oulu-ratahankkeen yhteiskuntataloudellisten vaikutusten arvioinnin mukaan koko ratavälin rakentaminen kaksoisraiteena on kansantaloudellisesti kannattava investointi ja valtakunnallisesti vaikuttava hanke. Sillä on myönteisiä elvyttäviä ja pitkäaikaisia vaikutuksia elinkeinoelämän ja alueen kilpailukyvyille.

Töiden välitön keskeytysuhka vuonna 2010 on talousarvioesityksessä torjuttu, kun ministeriö on suunnannut hankkeeseen ensi vuodelle 40 milj. euroa muualta kerättyjä säästöjä. Valiokunta pitää välttämättömänä, että hallitus turvaa rataosuuden Seinäjoki—Oulu parantamishankkeen rahoituksen optimaalisella ja kustannustehokkaalla tavalla. Tämä edellyttää noin 90 milj. euron vuosittaista rahoitusta ja selkeää sitoutumista jo vuoden 2011 talousarviossa 360 milj. euron lisäopimusvaltuudella koko hankkeen loppurahoitukseen.

Valiokunta korostaa, että suurimman mahdollisen yhteiskunnallisen hyödyn saamiseksi väyläinvestoinneista ne tulee suunnitella kokonaisvaltaisesti ja pitkällä tähtäimellä kokonaiskustannusten säästämiseksi, investointien optimoimiseksi ja maarakennusalan voimavarojen tarkoituksenmukaiseksi käyttämiseksi. Väyläinvestoinnit ovat taloudellista, sosiaalista ja alueellista kehitystä tukevien vaikutustensa vuoksi sijoituksia tulevaisuuteen. Myös taloudellisesta näkökulmasta rahoitukselle on perusteltua asettaa vaalikausien yli ulottuva kesto eri rahoitusvaihtoehtojen käyttö tarkkaan harkiten. Vuoden 2011 jälkeen toteutettavien hankkeiden listalla on noin 30 hanketta, jotka vastaavat 3—4 vaalikauden investointivolyyymiä. Niiden tarkempaa toteuttamisjärjestystä tai aikataulua ei ole päätetty. Vaalikausi ja valtiontalouden ke-

hyskausi ovat liikenneinvestointien kannalta liian lyhyitä ajanjaksoja, ja niin sanotun kakkoskorin priorisointi edes seuraavan hallituskauden alkuosan osalta hyödyttäisi selvästi hankkeiden suunnittelua. Tämän vuoksi valiokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaisi mietintöönsä lausumat, joissa edellytetään hallituksen ryhtyvän toimenpiteisiin keskeisten väyläinvestointien pitkäjänteisen, vaalikausien yli ulottuvan suunnittelmallisuuden parantamiseksi ja väyläinvestointien pysyttämiseksi jatkossakin vuoden 2010 talousarvioesityksen, n. 500 miljoonan euron tasolla, ja

että Seinäjoki—Oulu-rataosuuden rahoitus tulee turvata siten, että hankekokonaisuus voidaan toteuttaa keskeytyksettä ja mahdollisimman pikaisesti.

Varautuminen eräisiin hankkeisiin. Talouselämän kehittyminen tuo mukanaan uusia logistisia vaatimuksia, kuten Pohjois-Suomen avautuvat kaivoshankkeet, jotka asettavat maamme keskeiset tavarankuljetusväylät koetukselle sekä välityskyvyn että painonkestävyyden osalta. Asian tuntijakuulemisessa saadun tiedon mukaan hallitus varautuu vuodelle 2010 eräiden Pohjois-Suomen kaivosten liikennehankkeiden suunnitteluun ja toteuttamiseen. Valiokunta pitää tätä hyvänä ja korostaa näiden alkavien hankkeiden suurta alueellista merkitystä sijaintikuntien ja laajemmin maakuntien ja koko maan taloudelle ja yleiselle hyvinvoinnille. Valtion tulee kyetä tehokkaasti ja joustavasti vastaamaan näihin uusiin logistisiin haasteisiin, sillä toimivilla ja tehokkailla liikennejärjestelmillä on oleellinen merkitys maamme kilpailukyvyyn varmistamisen ja hyvinvoinnin tasaisen alueellisen jakautumisen kannalta.

Sisävesi- ja yhteysalusliikenne

Liikenne- ja viestintävaliokunta on aiemmissa lausunnoissaan kiinnittänyt huomiota sisävesiliikenteen mahdollisuuksiin kehittyvänä ja ympäristöystävällisenä kuljetusväylänä. Yhteys-

alusliikenteessä taas on kyse rannikon ja sisäsaariston asukkaiden tasavertaisesta oikeudesta liikkumiseen ja yhteiskunnan järjestämiin kuljetuspalveluihin. Erityisongelmana on aiemmin nostettu esille yhteysalusverkoston laiturirakennelmien huono kunto. Esimerkiksi Saaristomereillä on laitureita uhannut joutua käyttökieltoon kunnostusvarojen puutteessa. Näitä on valiokunnan saaman tiedon mukaan korjattu merenkulkulaitoksen toimintamäärärahoilla oman tuotantoyksikön toimesta noin kolme kappaletta vuosittain. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että tuleva väylävirastojen uudistaminen liikennevirastoksi ja merenkulkulaitoksen tuotantotoiminnan muuttaminen osakeyhtiöksi eivät jatkossa vaikuta heikentävästi sisävesiliikenteen kehittämiseen, yhteysalusverkoston laajuuteen tai sen tarvitsemien laiturirakennelmien suunnitelmalliseen kunnossapitoon.

Joukkoliikenne

Valiokunta painotti liikennepoliittisen selonteon yhteydessä, että kaupunkien sisäinen ja seudullinen liikenne, kuntien sisäinen ja kuntakeskusten välinen liikenne sekä pikavuorot muodostavat toimivan valtakunnallisen bussiliikenneverkoston, jonka toimintakyvystä on kokonaisuudessaan huolehdittava. Valiokunta kiinnittää erityistä huomiota haja-asutusalueiden väestön liikkumismahdollisuuksiin.

Joukkoliikenteen järjestämisessä on tapahtumassa 3.12.2009 alkaen keskeinen kokonaisuudistus Euroopan parlamentin ja neuvoston (EY) N:o 1370/2007 rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista (EY) N:o 1370/2007 annetun, niin sanotun palvelusopimusasetuksen ja kansallisen joukkoliikennelain voimaantulosta johtuen. Uudistuksen tavoitteina on luoda lainsäädännön keinoin edellytyksiä peruspalvelutasoisten joukkoliikennepalvelujen turvaamiselle koko maassa sekä joukkoliikenteen käytön lisäämiselle keskeisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä. Valiokunta pitää uudistuksen tavoitteita erittäin tärkeinä kansalaisten liikkumisvapauden, alueellisen tasapuolisuuden ja mm. ympäristöä koske-

vien tavoitteiden toteutumisen kannalta, mutta toteaa, että asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen tulee vaikuttamaan ratkaisevasti myös valtion ja kuntien joukkoliikenteeseen käyttämien määrärahojen tason kehittyminen lähivuosien aikana.

Eduskunnan liikennepoliittista selontekoa koskevan kannanoton mukaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä kehittämällä lippujärjestelmiä, joukkoliikenteen palvelujen yhteensopivuutta, palvelutasoa ja luotettavuutta.

Alueellisten liikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen on talousarvioesityksessä varattu 62,7 miljoonaa euroa, mikä on 1,5 miljoonaa euroa viimevuotista vähemmän. Valtaosa eli 39,8 miljoonaa käytetään kuitenkin paikallisen ja alueellisen liikenteen ostoihin, hintavelvoitteisiin ja kehittämiseen ja 10,9 miljoonaa junien lähiliikenteen palvelujen ostoon. Valiokunta pitää rahoitusta tarpeeseensa nähden riittämättömänä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia, ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut. Henkilöliikenteen määrällinen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen ja sitä kautta myös liikenteen haitallisten päästöjen vähentämiseen on löydettävä nykyistä selvästi tehokkaammat keinot.

Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että vuoden 2010 talousarvioesityksessä lisätään edelleen suurille kaupunkiseuduille suunnatun joukkoliikenteen tukea. Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi esitetään 7,5 miljoonaa eli 2,5 miljoonaa edellistä vuotta enemmän. Valiokunta katsoo, että nyt ehdotettu 7,5 miljoonan euron määräraha on liian pieni joukkoliikenteen houkuttelevuuden merkittävään lisäämiseen eikä se mahdollista myöskään tuen alueellista laajentamista.

Aluehallintouudistuksen vaikutus

Liikennejärjestelmien toimivuuden ja liikenteen turvallisuuden varmistaminen on ehdotettujen uusien elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus-

ten keskeinen toiminnallinen tavoite, ja ne jatkavat tältä osin keskuksiin sulautuvien tiepiirien toimintaa. Uudistusvaiheessa tavoitteen saavuttamiseksi on tieverkon häiriötön ylläpito ja väylähankkeiden toimeenpano varmistettava selkeällä ohjauksella ja hyvällä yhteistyöllä väylähankkeista vastaavien viranomaisten välillä. Erityistä huomiota on kiinnitettävä uusien keskusten vastuuseen niille annettujen tehtävien hoitamisesta toimialueellaan ja uudistusten yllämenokauden sujuvuuteen.

Laajakaistahanke

Hallitus asetti laajakaistayhteyksien kehittämistä käsitelleessä periaatepäätöksessään viime vuoden lopussa tavoitteeksi, että lähes kaikilla kansalaisilla on vuoteen 2015 mennessä mahdollisuus saada käyttöönsä 100 Mbit/s:n valokuitutai vastaava yhteys. Kaikkein harvimpaan asuttujen alueiden valokuituyhteyksien kehittämiseen on valtiontalouden kehyksissä varattu 66 miljoonaa euroa vuosille 2009—2015. Taajamiin nopeat yhteydet on tarkoitus rakentaa markkinaehtoisesti.

Talousarvioesityksessään hallitus on aikaistanut laajakaistahankkeen rahoitusta niin, että vuonna 2010 on käytettävissä 12,5 miljoonaa euroa kehyksiin merkityn 8,5 miljoonan euron sijasta. Näin pyritään varmistamaan se, että kaikki hankkeet voivat edetä niin nopeasti kuin se suunnitelmavalmiuden puolesta on valmista ja hankkeiden elvyttävä vaikutus on mahdollisimman suuri.

Valtioneuvoston periaatepäätöksen mukainen kuntien maksuosuus on kolmannes kustannuksista. Valiokunta kantaa huolta mm. harvaanasuttujen tai taloudellisissa vaikeuksissa olevien kuntien mahdollisuudesta osallistua laajakaistaohjelman kuntien maksuosuuksiin. Hallituksen on tarkoitus kuitenkin olennaisesti pienentää eräiden kuntien maksuosuutta. Muutos sisältyy laajakaistarakentamisen valtiontukea koskevaan lakiesitykseen (HE 176/2009 vp), jonka hallitus on antanut eduskunnalle. Sen mukaan voitaisiin tietyt edellytykset täyttävien kuntien kohdalla kunnan maksuosuus laskea

kahdeksaan tai 22 prosenttiin normaalin 33 prosentin maksuosuuden sijaan. Kuntien maksuosuuden pienentämiseen käytetään EU:n maa-seutuohjelmasta Suomelle tulossa olevaa laajakaistarahoitusta (noin 25 milj. euroa). EU-rahoitus varmistunee aivan vuoden lopulla, ja lopulliset päätökset kuntien maksuosuuden muutoksista on mahdollista tehdä sen jälkeen.

Laajakaistahankkeessa kuntien asukaskohtainen rahoitus esimerkiksi Pohjois-Savossa vaihtelee 8 eurosta 345 euroon asukasta kohden ja Lapissa 27 eurosta peräti 909 euroon asukasta kohden. Suurin rasite on asukasluvultaan pienissä kunnissa, joissa etäisyydet ja rakennettavien pituudet ovat asukasta kohden suurimmat. Valiokunta toteaa, että harvaan asuttujen kuntien kuntaosuutta on pienennettävä merkittävästi, jotta hanke toteutuisi tavoitteen mukaisesti. Asiantuntijakuulemisen yhteydessä on myös esitetty, että laajakaistahankkeen kokonaiskustannusarvio, noin 200 miljoonaa euroa saattaa ylittyä merkittävästi. Valiokunta pitää välttämättömänä, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla varaudutaan osarahoituksen vastaavaan lisäykseen. Tämä on erittäin tärkeää koko maamme tietoliikenneinfrastruktuuria koskevan ja kansallisesti tärkeänä pidetyn investoinnin liikkeelle lähdön kannalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että talousarvioesityksen johdosta hyväksytään seuraavat kannanotot:

1. Perusväylänpitoon on osoitettava liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta yli 200 miljoonan euron tasokorotusta.

2. Hallituksen tulee ryhtyä toimenpiteisiin keskeisten väyläinvestointien pitkä-

jänteisen, vaalikausien yli ulottuvan suunnitelmallisuuden parantamiseksi ja väyläinvestointien pysyttämiseksi jatkossakin vuoden 2010 talousarvioesityksen, n. 500 miljoonan euron, tasolla.

3. Seinäjoki—Oulu-rataosuuden rahoitus tulee turvata siten, että hankekokoaisuus voidaan toteuttaa keskeytyksettä ja mahdollisimman pikaisesti.

Helsingissä 15 päivänä lokakuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Kalle Jokinen /kok
Jyrki Kasvi /vihr
Lauri Kähkönen /sd (osittain)
Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps

Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Tero Rönni /sd
Pertti Salovaara /kesk
Janne Seurujärvi /kesk
Ilkka Viljanen /kok (osittain)
Anne-Mari Virolainen /kok
vjäs. Lauri Oinonen /kesk (osittain)
Reijo Paaajanen /kok (osittain).

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.