

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 7/2010 vp

Valtioneuvoston selonteko valtiontalouden kehysistä vuosille 2011—2014

Valtiovarainvaliokunta

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 13 päivänä huhtikuuta 2010 lähettäessään valtioneuvoston selonteon valtiontalouden kehysistä vuosille 2011—2014 (VNS 2/2010 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- liikenneneuvos Riitta Viren, liikenne- ja viestintäministeriö
- hallintojohtaja Jorma Koivunmaa, Viestintävirasto
- pääjohtaja Petteri Taalas, Ilmatieteen laitos

- pääjohtaja Juhani Tervala, Liikennevirasto
- ylijohtaja Marko Sillanpää, Liikenteen turvallisuusvirasto
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- johtaja Jouni Karjalainen, Destia Oy
- johtaja Timo Vikstöm, Lemminkäinen Infra Oy
- toimitusjohtaja Mikael Aro ja ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-yhtymä.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Helsingin seudun liikenne HSL
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Linja-autoliitto
- Suomen Varustamot ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtiontalouden kehyksiä vuosille 2011—2014 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta, lähinnä perusväylänpidon, joukkoliikenteen, hallinnonalan kehittämishankkeiden sekä laajakaiselahankkeen 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 kehysseleonteoa.

Kehysseleonteossa liikenne- ja viestintäministeriön menoluokkaan esitetään 1 655 miljoonaa euroa vuonna 2011, 1 838 miljoonaa euroa

vuonna 2012, 1 881 miljoonaa euroa vuonna 2013 ja 1 701 miljoonaa euroa vuonna 2014.

Valiokunta toteaa, että liikenteelle ylipäättään ja erityisesti perusväylänpitoon kehyksessä varattu rahoitus on tarpeeseen verrattuna huomattavan alhaisella tasolla. Väylien rapautuva kunto ja jo useiden vuosien aikana riittävän rahoituksen puuttuessa kasvanut korjausvelka edellyttäisivät olennaisesti korkeampaa rahoitustasoa, jotta väyläverkosto pystyttäisiin pitämään edes nykyisessä, sinänsä jo tällä hetkellä varsin heikossa kunnossa. Ehdotetulla rahoitustasolla väyläverkon kunto heikkenee jatkossa entisestään, millä voi pidempään jatkuessa olla negatiivisia vaikutuksia jopa kansantalouteen. Esitetyssä rahoitustasossa ei ole huomioitu myöskään kustannustason nousua, joten esitetty rahoitus tulee kehysjakson aikana tosiasiallisesti laskemaan entisestään. Erityisen huolestuttavaa on esitetty rahoitustason huomattava lasku vuodelle 2014.

Valiokunta on huolissaan myös siitä, että kehyksissä tehty rahoitusratkaisut eivät tue riittävästi asetettujen liikenteen ympäristö- ja päästötavoitteiden saavuttamista. Valiokunta toteaa, että ympäristötavoitteisiin sitoutumisen tulee näkyä myös rahoituksen kohdentamisessa. Tämä merkitsee valiokunnan arvion mukaan selkeitä panostuksia erityisesti radanpitoon ja raideliikenteen tukemista osana joukkoliikenteen nykyistä voimakkaampaa edistämistä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että lähitulevaisuudessa nähtävissä olevat taloudellisesti tiukat ajat ja esitetty liikenteen entisestään alentuva rahoitustaso tulevat vaatimaan jatkossa välttämättä priorisointia ja aiempaa tarkempaa rahojen käytön harkintaa. Valiokunta ei pidä järkevänä talouspolitiikkana sitä, että valtion suurimman omaisuuserän eli maantieverkon annetaan rapistua riittävän rahoituksen puuttuessa. Esitetyllä rahoitustasolla kehittämishankkeiden osalta on todennäköisesti jatkossa välttämätöntä arvioida nykyistä kriittisemmin, miten paljon uusia liikenteen kehittämishankkeita voidaan käynnistää, jotta edes perusväylänpidon kaikkein välttämättömmimmistä rahoitustarpeista pystytään huolehtimaan. Kehittämishankkeiden

osalta olisi kuitenkin tärkeää pitää lähtökohtana liikennepoliittisen selonteon niin sanotun kakskoskorin hankkeiden toteuttamista, jotta liikenteen kehittämisessä ja suunnittelussa välttämätön jatkuvuus voisi toteutua.

Perusväylänpito

Valiokunta pitää kehysten perusväylänpidon rahoitusta riittämättömänä. Valiokunta kiinnittää jo aiemmin lausumallaan tavalla vakavaa huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään alempi kuin mitä esimerkiksi väylävirastot ovat arvioineet tarvittavan. Rahoitusvajeen jatkuttua jo pitkään on jo viitteitä siitä, että ajaudutaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuusongelmiin sekä suuriin kerta- ja investointitarpeisiin. Kehyspäättöksen linjaukset eivät tuo perusväylänpitoon kaivattuja lisäresursseja tai poista rahoituksen jälkeensä jääneistä syyistä.

Perusväylänpitoon osoitetaan kehyspäättöksessä 892,6 miljoonaa euroa vuonna 2011, josta rahoitus nousee 895,1 miljoonaan euroon vuonna 2014. Rahoitustaso on siten kehyskaudella keskimäärin vuositasolla 894 miljoonaa euroa. Määrärahoista osa on osoitettu puukuljetusten edellytysten turvaamiseen osana metsäteollisuuden työllisyyden turvaamistoimia. Kehyksessä ei ole otettu huomioon alalla tapahtuvaa kustannustason nousua. Tuoreimman maarakennuskustannusindeksin (maaliskuu 2010) mukaan kustannusten muutos on +2,0 % vuodessa. Perusväylänpidon rahoituksen pitäminen ehdotetulla tavalla nykyisellä tasolla kehysvuosina 2011—2014 merkitsee reaalista laskua johtuen kustannusten noususta.

Vuodelle 2011 kehyksessä tienpitoon on varattu 527 miljoonaa euroa ja vuosille 2012—2014 vuosittain 528 miljoonaa euroa. Yksityisten teiden valtionapu on ollut vuosina 2009 ja 2010 23 miljoonaa euroa. Kehyksissä vuodelle 2011 varataan samoin 23 miljoonaa euroa, mutta vuosina 2012—2014 rahoitus laskisi 13 miljoonaan euroon.

Vuodelle 2011 perusradanpitoon on varattu 368 miljoonaa euroa, 370 miljoonaa euroa vuo-

delle 2012, 369 miljoonaa vuodelle 2013 ja 370 miljoonaa euroa vuodelle 2014. Perusradanpidon rahoitus sisältää myös ratamaksun ja muita tuloja vuosina 2011—2014 noin 56—57 miljoonaa euroa vuosittain.

Vesiväylänpidon rahoitusta on kehyksissä varattu vuosille 2011—2014 vuosittain 54 miljoonaa euroa.

Valiokunta toteaa, että selonteon mukaan älyliikenteen ohjelmaa toteutetaan siten, että perusväylänpidosta siirretään 0,75 milj. euroa tasokorotuksena Ilmatieteen laitoksen käyttöön. Valiokunta pitää älyliikenteen ohjelman toteuttamista tärkeänä ja kannatettavana. Ohjelma tulee kuitenkin rahoittaa muutoin kuin siirrolla muutenkin niukoista perusväylänpidon määrärahoista.

Korjausvelka

Korjausvelalla tarkoitetaan huonokuntoisten kohteiden, kuten väylien rakenteiden, laitteiden, komponenttien ja päällysteiden, korjaamisen hintaa. Huonokuntoisuus näkyy päällysteissä epätasaisuutena, vaurioina, painumina tai urina. Huonokuntoisuuden kriteeri on eri luokan teillä erilainen mm. liikenteen määrän ja nopeuden vuoksi. Sorateillä huonokuntoisuus näkyy mm. kelirikko-ongelmina ja painorajoituksina. Huonokuntoisuus voi olla myös toiminnallista. Esimerkiksi tiekaiteiden osalta on puutteita niiden turvallisuudessa tai liikennevalojen ohjaus saat-
taa pohjautua vanhentuneisiin liikennetietoihin.

Maanteiden kunnossapitovelan on arvioitu olevan noin 1,5 miljardia euroa. Rataverkolla korjausvelka näkyy mm. nopeusrajoituksina, kun huonokuntoisilla osuuksilla nopeuksia joudutaan laskemaan turvallisuuden takaamiseksi. Nopeusrajoituksista 90 % on vähäliikenteisillä radoilla. Rataverkon korjausvelaksi on arvioitu noin 1 miljardi euroa. Vesiväylillä huono kunto ilmenee madaltumina ja turvalaitteiden rakenteellisina puutteina. Vesiväylien kunnossapitovelan on arvioitu olevan noin 40 miljoonaa euroa. Väyläinfrastruktuurin korjausvelan kokonaismäärän on arvioitu olevan suuruusluokkaa 2,5 miljardia euroa.

Valiokunta korostaa voimakkaasti kasvavan korjausvelan merkitystä perusväylänpidon kus-

tannusten kasvulle tulevaisuudessa. Väylien kunto heikkenee ajan, liikenteen ja sään rasituksen myötä, ja väylästä tarvitsee jatkuvasti ylläpitoa ja korjausta. Jos vuosittainen korjausmäärä ei riitä pitämään väylien kuntoa nykytasolla, korjaustarve lisääntyy ja korjauskustannukset sen myötä.

Eri liikennemuotoja koskevat tarpeet

Sekä teiden, ratojen että meriväylien ylläpidossa on olemassa kasvava tarve toimenpiteisiin, joilla parannetaan väylien kuntoa, liikenteen sujuvuutta ja liikenneturvallisuutta. Valiokunta joutuu toteamaan, että pitkään jatkuneella alhaisella perusväylänpidon rahoitustasolla on ollut selkeä kielteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen. Valiokunta korostaa, että liikenneväylät tulee pitää sellaisessa kunnossa, joka mahdollistaa liikenteen turvallisuuden ja kuljetusten riittävän tehokkuuden.

Uusiutuvan energian hyväksikäytön huomattava lisääntyminen lähivuosina tulee korostamaan raskaiden tie- ym. kuljetusten tarvetta. Huomattavasti lisääntyvä rekkaliikenne vaatii väistämättä teiden kunnossapidosta huolehtimista. Pohjois-Suomeen lähivuosina avautuvat kaivoshankkeet tulevat myös asettamaan keskeiset tavarankuljetusväylät koetukselle sekä välityskyvyn että painonkestävyyden osalta. Bioenergian kuljetukset tulevat rasittamaan voimakkaasti myös alemmanasteista tieverkkoa, minkä johdosta alemmanasteisen tieverkon rahoitukseen ja yksityisten teiden valtionapuun tarvitaan lisää rahoitusta. Valiokunta korostaa turvallisuuden kannalta tärkeiden kevyen liikenteen väylien lisärahoituksen tarvetta.

Valiokunta kantaa huolta rataverkon kilpailukykyä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena. Rataverkon kunnan lasku on asian-
tuntijalausuntojen mukaan väistämätöntä esitetyllä rahoitustasolla. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, jos samaan aikaan lyödään laimin muun rataverkon palvelutason ylläpito ja kehittäminen. Samalla jäävät eri yhteyksissä radanpidolle asetetut palvelu- ja kehittämistavoitteet saavuttamatta. Rautatieliikenteen asiakkaille tämä näkyy toistuvina liikenne-

rajoituksina ja -häiriöinä. Heikkokuntoinen rataverkko voi sisältää myös turvallisuusriskejä.

Radanpidon rahoituksesta nykyinen korvausinvestointien osuus on noin 130—140 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan radanpidon korvausinvestointien vuosittaisten määrärahojen tulisi kuitenkin olla noin 190—200 miljoonaa euroa vuosittain, jotta rataverkon kunto ei heikkenisi nykyisestä. Rataverkon kunto on ensisijainen tekijä mm. henkilö- ja tavaraliikenteen täsmällisyyden parantamisessa.

Radanpidossa on jouduttu tinkimään esimerkiksi päällysrakenteen uusimistöistä. Heikkokuntoinen päällysrakenne johtaa mm. routavaurioihin ja niistä johtuviin nopeusrajoituksiin myöskin vilkkaasti liikennöidyillä rataosilla. Tällä hetkellä routavaurioista johtuvia rajoituksia on yli 700 ratakilometrillä, mikä hidastaa huomattavasti liikennettä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan routaongelmien poistaminen edellyttäisi 200 miljoonan euron määrärahalisäystä esimerkiksi viiden vuoden ajalle eli noin 40 miljoonaa euroa vuodessa.

Valiokunta korostaa myös, että esitetyllä kehysrahoituksella meri- ja sisävesiväylien palvelutaso ja turvallisuustaso heikkenevät erityisesti vilkkaasti liikennöidyillä Suomenlahdella, mitä ei voi pitää perusteltuna.

Bioenergian hyödyntämisen lisääntyminen lähitulevaisuudessa tulee todennäköisesti kasvatamaan myös tarvetta sisävesikuljetusten hyödyntämiseen. Tästä johtuen sisävesiväylien kehittämiseen ja kustannustason nousun hillitsemiseen tulee panostaa riittävästi jatkossa. Valiokunta korostaa erityisesti merenkulun turvajärjestelmien kehittämistä sekä sisävesiväylien tarjoamien kuljetusmahdollisuuksien selvästi nykyistä parempaa hyödyntämistä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa myös lentoliikenteen merkitystä osana valtakunnallista kattavaa liikennejärjestelmää ja maamme nykyisen laajuisen lentoasemaverkoston ylläpitämisen suurta aluepoliittista merkitystä.

Perusväylänpidon lisärahoitustarve

Eduskunta on lausunut useaan otteeseen perusväylänpidon tason tarkistamisesta, mm. kuluvan

vuoden talousarvioehdotusta koskevassa mietinnössä, liikennepoliittisen selonteon käsittelyssä sekä aiempien kehyspäätösten yhteydessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitetty kehysrahoitus riittää nykyisen väyläverkon päivittäisiin hoitotoimiin, mutta johtaa korvausinvestointien lykkäämiseen ja riittämättömiin ylläpitotoimiin, mikä laskee väyläverkoston kuntoa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan väyläverkoston nykyisen kuntotason ylläpitäminen edellyttäisi noin 100—130 miljoonan euron vuosittaista lisärahoitusta kehyksen perusväylänpidon määrärahaan. Jos jo pitkään jatkuneesta rahoitusvajeesta johtuvaa väyläverkon heikentynyttä kuntoa halutaan kehittää nykyisestä, mitä liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, kehyksen perusväylänpidon määrärahaan tarvitaan yli 200 miljoonan euron vuotuinen tasokorotus.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että perusväylänpitoon osoitetaan liikenneverkon riittävän kunnan, liikenneturvallisuuden ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tätä arvioitaessa on otettava huomioon jo vuosia kasvanut liikenteen infrastruktuurin korjausvelka ja liikenneväylien kasvava käyttö sekä Suomen määrittelemät ilmastopoliittiset tavoitteet.

Kehittämishankkeet

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa infrastruktuuri-investointien suunnittelun, rahoituksen ja toteutuksen vaatimaa pitkäjänteisyyttä. Liikennepoliittinen selonteko on selvästi lisännyt tätä suunnitelmallisuutta. Selonteossa on listattu vaalikaudelle 2007—2011 alkavat väylähankkeet eli niin sanotut ykköskorin hankkeet, ja ne on toteutettu tai toteutetaan selonteon mukaisesti. Eduskunta on selonteon johdosta hyväksynyt muun muassa kannanoton, jonka mukaan liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa.

Valiokunta korostaa, että työllisyyden ja talouskasvun ylläpitäminen edellyttävät toimivaa

ja tehokasta liikenne- ja logistiikkajärjestelmää, jonka merkitys on entisestään korostunut yritystoiminnan globalisoitumisen myötä. Toimivat teiden ja ratojen pääväyläverkot sekä myös meri- ja sisävesiliikenteen väylätöt varmistavat parhaiten selonteossa muutoin asetetut hallituksen talous-, turvallisuus- ja ympäristötavoitteet. Hyvin toimivilla liikenneväylillä tuetaan alueiden kehittymistä sekä teollisuuden ja kansantalouden kilpailukykyä. Kehittämisinvestointeihin käytettävä rahoitus on nykyisen hallituksen aikana saatu nostetuksi noin 500 milj. euron vuositason. Valiokunta pitää välttämättömänä, että kehyskaudelle varmistetaan vähintään nykyinen kehittämisinvestointien reaalin rahoi-
tustaso, jotta turvataan kansalaisten tasavertaisen liikkumisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyn, liikenneturvallisuuden ja ilmastönäkökoh-
tien vaatima liikenneväylien kehittäminen. Tarvittavat investointivarat tulee ottaa täysimääräis-
inä kehysjakson talousarvioihin, jotta lisätalou-
sarvioihin ei tarvitsisi turvautua.

Kaikkien väylähankkeiden kustannukset kehyskaudella ovat yhteensä 1 564,9 miljoonaa euroa. Kehys mahdollistaa asiantuntijoiden mukaan käynnissä olevien kehittämishankkeiden toteuttamisen suunnitellusti. Vuonna 2011 voidaan käynnistää yhteensä seitsemän uutta nimettyä hanketta. Vuosina 2012—2013 uusia väylähankkeita ei voida käynnistää, ja vuodelle 2014 kehysessä on varattu uusien kohteiden aloittamiseen 94 miljoonaa euroa.

Valiokunta on saanut erillisen selvityksen liikenneväyläinvestoinneista tilapäisrahoitusmallilla ja elinkaarimallilla vuosina 2011—2014. Kehyskaudelle suunnitelluista 33 väylän investointihankkeista 7 hanketta rahoitetaan tilapäisrahoitusmallilla eli aikaistetulla rahoituksella. Yksi hankkeista alkaa vasta vuonna 2011, mutta muut hankkeet ovat joko valmistuneet tai valmistuvat vuonna 2011, ja takaisinmaksu ajoituu pääosin vuosille 2012—2013. Näistä hankkeista aiheutuu valtiolle kehyskaudella takaisinmaksuvelvoitteita 271,5 miljoonaa euroa. Näiden lisäksi kehyskaudella on käynnissä kaksi vuonna 2011 aloitettavaa elinkaarimallilla rahoitettavaa hanketta, ja jo valmistuneista kah-

desta elinkaarihankkeesta maksetaan edelleen. Elinkaarihankkeiden kustannukset kehysvuosina ovat yhteensä 220,3 miljoonaa euroa. Tilapäisrahoitusmallilla ja elinkaarirahoitusmallilla rahoitettujen hankkeiden kustannuksiin on siis kehyskaudella 2011—2014 varattu yhteensä 491,8 miljoonaa euroa eli n. 31,5 % kaikista kehyskauden väylähankkeiden investointivaroista.

Investointien pitkäjänteinen suunnittelu ja päätöksenteko

Valiokunta painottaa, että pitkäjänteinen päätöksenteko tuo selviä säästöjä rakentamiseen ja tehostaa resurssien tasaista käyttöä. Julkisten varojen käytön kannalta on tärkeää, että suunnittelu kohdennetaan nimenomaan niihin hankkeisiin, jotka käynnistetään lähitulevaisuudessa. Väyläverkoston pitkäjänteinen kehittämisohjelma ja tuotannon tasainen volyymi edesauttavat myös tasaista kustannuskehitystä eliminoimalla osaltaan kustannus- ja hintapiikkejä. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä liikennejärjestelmän systemaattista, pitkäjänteistä kehittämistä siten, että säilytetään myös reagoitavara muuttuvien tarpeiden, kuten uusien laajojen kaivos- ja kaivoshankkeiden, vaatimiin investointeihin.

Investointien pitkäjänteisyydellä tarkoitetaan yleensä 10—15 vuoden aikajännettä. Liikennepoliittisessa selonteossa hankekohtaiset päätökset tehtiin vain hallituskauden ajalle. Sen jälkeiselle toteutettavien hankkeiden listalle ei määritelty etusija- tai kiireellisyysjärjestystä. Vuoden 2011 jälkeen toteuttavien hankkeiden listalla on noin 30 hanketta, jotka vastaavat 3—4 vaalikauden investointivolyymia. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että vaalikausi ja valtion-
talon kehyskausi ovat liikenneinvestointien kannalta liian lyhyitä ajanjaksoja. Hallituskauden taite tulee merkitsemään infrahankkeiden suunnittelun ja toteutuksen hidastumista, sillä ns. kakkoskoriin sijoitetuista kehittämishankkeista ei ole tehty tarvittavan suunnittelutyön mahdollistavia toteuttamispäätöksiä.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnittää myös vakavaa huomiota tasaisen investointivolyymien merkitykseen infrarakentamisalan toimijoille. Asiantuntijakuulemisissa on erityisesti

tuotu esiin huoli kehyskauden uusien investointien vähenevästä määrästä suhteessa edellisiin vuosiin. Asiantuntijalausuntojen mukaan julkishallinnon tulisi tiedostaa keskeinen roolinsa liikenneinvestointien tilaajana. Lisäksi on olennaista huomata pitkäjänteisen ja tasaisen rahoituskehityksen tarve suhdanteiden ja kustannuspiikkien tasaamiseksi sekä liikenteen kehittämisen pitkäjänteisyyden mahdollistamiseksi. Vuodelle 2011 esitetty kehys ei lausunnonantajien mukaan vastaa vuonna 2009 alkaneen taantumän aiheuttamaa elvytystarvetta, ja rahoituksen aikaistaminen olisi perusteltua etenkin tässä taloudellisessa tilanteessa. Vuodelle 2014 kehysessä esitetty uusinvestointimahdollisuuksien huomattava pudotus vaarantaa lausunnonantajien mielestä toteutuessaan koko väyläverkon kunnan ja runkoverkon kehittämisen.

Seinäjoki—Oulu-rataosan perusparannus

Valiokunta korostaa, että suurista yksittäisistä kehittämishankkeista tulee voida jatkossa päättää vaalikauttakkin pidempinä kokonaisuuksina siten, että hanke voidaan toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti ja ilman osittaisista rahoituspäätöksistä johtuvia tarpeettomia keskeytyksiä. Valiokunta on jo aiemmin lausunnoissaan (LiVL 11/2009 vp ja LiVL 21/2009 vp) kiinnittänyt vakavaa huomiota Seinäjoki—Oulu-rataosan laajaan perusparannushankkeeseen. Hanke on valiokunnan arvion mukaan valtakunnallisesti tärkein menossa oleva ratahanke, jonka ripeä eteneminen ja valmistuminen alkuperäisen tavoitteen mukaisesti vuonna 2014 on ehdottoman välttämätöntä.

Vuonna 2010 käytetään rataosuuden perusparannukseen noin 40 miljoonaa euroa. Kehyspäätöksessä mainitaan vuonna 2011 käynnistettävä Seinäjoki—Oulu-rataosan palvelutason parantamisen II-vaihe. Seinäjoki—Oulu-rataosan rahoitukseen on kehysessä kuitenkin varauduttu vain 5 miljoonalla eurolla. Asiantuntijoiden lausuntojen mukaan kehyspäätös merkitsee ilman lisärahoitusta työmaan keskeytymistä jo kuluvan vuoden elokuussa ja kansallisesti tärkeän hankkeen valmistumisen viivästyistä, millä olisi myös huomattavat työllisyysvaikutukset. Valio-

kunnan saaman selvityksen mukaan riittämätön rahoitus uhkaa lykätä hankkeen valmistumisen 2020-luvulle.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että Seinäjoki—Oulu-rataosalle osoitetaan 80 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2011—2014 ja varmistetaan siten hankkeen nopea ja kustannustehokas toteutus. Valiokunta korostaa, että ratahankkeeseen jo käytetystä lähes 200 miljoonan euron investoinnista saadaan täysi hyöty vasta, kun rataosa valmistuu.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen palvelujen oston rahoitukseen on varattu kehyskaudella 65,2 miljoonaa euroa. Kyseiseen määrärahaan on kehyskauden ensimmäiselle vuodelle esitetty 1,5 milj. euron korotusta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan korotus on pienempi kuin arvioitu kustannustason nousu.

Marraskuussa 2009 voimaan tulleen uuden joukkoliikennelain tavoitteena on joukkoliikenteen kehittäminen siten, että ihmisten käytettävissä on välttämättömiä jokapäiväisiä liikkumistarpeita vastaavat joukkoliikenteen palvelut koko maassa. Tavoitteena on lisäksi, että runsaväkisillä kaupunkiseuduilla ja niiden välisessä liikenteessä palvelutaso on niin korkea, että joukkoliikenteen osuus kasvaa. Joukkoliikenteen edistäminen on myös yksi keskeisistä keinoista vastata ilmastonmuutoksen asettamiin haasteisiin ja liikenteen päästöjen vähentämistävoitteisiin.

Suurten kaupunkien joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Joukkoliikenteelle varatut määrärahat ovat kuitenkin tarpeeseen nähden riittämättömät, jos tarkoituksena on tähdätä vakavasti joukkoliikenteen osuuden merkittävään nostamiseen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukset joutuvat jo kuluvana vuonna karsimaan joukkoliikenteen vuorotarjontaa, koska

määrärahaso ei riitä ylläpitämään nykyistä ostoliikennettä. Saadun selvityksen mukaan eräillä alueilla joudutaan harkitsemaan jopa nykyisten joukkoliikenteen ostosopimusten purkamista kesken sopimuskauden. Valiokunnan arvion mukaan jatkossa on panostettava voimakkaasti joukkoliikenteen palvelujen tuotantokustannusten kasvun hillitsemiseen ja reitti- ja vuorotarjonnan lisäämiseen. Ympäristöystävällisen joukkoliikenteen houkuttelevuutta tulee lisätä varmistamalla joukkoliikenteen riittävä rahoitustaso.

Haja-asutusalueiden ongelmana on vähenevä väestöpohja, joka heikentää kannattavan joukkoliikenteen järjestämismahdollisuuksia. Haja-asutusalueiden väestöllä on jo nyt vaikeuksia tasavertaisten liikkumismahdollisuuksien osalta, mihin tulee kiinnittää erityistä huomiota. Valiokunta korostaa, että jos riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso on pystyttävä turvaamaan palveluostoin ja tähän tarvittavin riittävin resurssein. Mikäli joukkoliikennettä ei saada tuettunakaan riittävän kattavasti turvattua haja-asutusalueille, tulee kehittää edelleen myös muita vaihtoehtoja, kuten kutsuliikenteen ja palveluliikenteen toteutettavan kyytitakuun käyttömahdollisuuksia. Valiokunta painottaa tasavertaisten, asiointiyhteydet turvaavien joukkoliikennepalvelujen tarjoamista myös haja-asutusalueiden asukkaille.

Kaukojunaliikenteen vuonna 2011 päättyvän sopimuksen mukaan valtion ostot ovat 31,5 miljoonaa euroa vuodessa. Vuodesta 2012 lukien tähän tarkoitukseen on laskennallisesti varattu vain 20 miljoonaa euroa vuosittain. Valiokunta pitää rahoituksen laskua kestävämmänä ja toteaa, että asiantuntijoiden mukaan lasku vaarantaa erityisesti maaseudun vähäliikenteisten ratojen liikenteen jatkumisen. Operaattori joutuu saadun selvityksen mukaan tekemään vuoden 2012 ostoliikennettä koskevat miehistö- ja kalustoratkaisut jo vuoden 2011 keväällä. Jotta liikenteen vähenemistä ei tapahtuisi, tulee valtion tarvittavat lisärahoituspäätökset tehdä seuraavan talousarvion käsittelyn yhteydessä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kehyspäätös tarkoittaa käytännössä ostoliikenteen vähentämistä yli kolmanneksella. Tällä on väistämättä vaikutuk-

sia junaliikenteen kattavuuteen, vuorojen tiheyteen ja siten valtakunnalliseen palvelutasoon. Valiokunta toteaa, että kehyksen ostoliikenteen määrärahojen taso tulee palauttaa nykytasolleen indeksillä korotettuna. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että jo tehdyistä ostosopimuksista pidetään kiinni.

Valiokunta toteaa, että myös saariston yhteysalusliikenteessä on kyse joukkoliikenteestä, jolla turvataan saaristossa asuvien ihmisten ja siellä toimivien yritysten tasavertaiset elinmahdollisuudet verrattuna mantereella asuviin, ja toteaa, että saariston yhteysalusliikenteen palvelutaso tulee säilyttää vähintään nykyisellään riittävällä rahoituksella.

Laajakaistahanke

Kehysselonteossa todetaan, että kansallisella laajakaista kaikkien ulottuville -toimintasuunnitelmalla parannetaan tietoyhteiskunnan infrastruktuuria. Toimintasuunnitelman rahoitukseen on varattu yhteensä 66 milj. euroa vuosille 2009–2015. Vuoden 2011 määräraha on 9,8 milj. euroa, josta se vuoteen 2015 mennessä nousee 11 milj. euroon. Asiantuntijakuulemisissa on ilmennyt, että ongelmaksi muodostuu valtionosuuden käytön ehdoksi asetettu kuntien rahoitusosuus. Asiantuntijoiden mukaan on todennäköistä, että kehyksen esitetyt määrärahat eivät riitä laajakaistaohjelman toteuttamiseen, sillä kaikki kunnat eivät pysty osallistumaan hankkeiden toteuttamiseen odotetulla tavalla. Laajalaisilla kunnilla ei ole varaa omarahoitusosuu- den maksamiseen, minkä takia monessa harvaan asutussa kunnassa elinkeinotoimintaa ja mm. sosiaalipalveluja palvelevat laajakaistayhteydet uhkaavat jäädä rakentamatta.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää kansallista laajakaistahanketta tärkeänä. Laajakaistaohjelman toimeenpanolla ja tavoitteiden tasapuolisella saavuttamisella on olennainen merkitys Suomen lähivuosien tietoyhteiskuntakehityksen kannalta. Laajakaistaohjelman toteutusta tulee seurata ja tarvittaessa harkita ohjelman rahoitusperusteet ja rahoituksen määrä uudelleen. Eduskunta on hyväksyessään hallituksen esityksen HE 176/2009 vp laeiksi laajakais-

tarakentamisen tuesta haja-asutusalueilla sekä maaseudun kehittämiseen myönnettävistä tuista annetun lain muuttamisesta edellyttänyt, että hallitus selvittää ja arvioi kaikki käytettävissä olevat eri lisärahoitusmahdollisuudet laajakais-
tahankkeilla rakennettaviin viestintäverkkoihin liittyvien tilaajayhteyksien turvaamiseksi niille kotitalouksille, jotka katsovat tarvitsevansa laajakais-
yhteyden, mutta joilla ei ole taloudellisia mahdollisuuksia tilaajayhteyden rakentamisesta mahdollisesti aiheutuvien kohtuuttomien kustannusten maksamiseen. Hallituksen tulee lausuman mukaan antaa asiasta selvitys liikenne- ja viestintävaliokunnalle viimeistään elokuun 2010 loppuun mennessä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että selonteon johdosta hyväksytään seuraavat kannanotot:

1. Perusväylänpitoon on osoitettava liikenneverkon riittävän kunnan, liikenneturvallisuuden ja tarpeellisen kehittä-

misen turvaava rahoitus. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta yli 200 miljoonan euron vuotuista tasokorotusta.

2. Perusväylänpidon rahoituksen jälkeenjäneisyyden kuntoon saamiseksi, väyläinvestointien pitkäjänteisyyden kehittämiseksi ja riittävän pitkäjänteen liikenteen suunnittelun mahdollistamiseksi tulee laatia vaalikauden ylittävä liikenteen rahoitussuunnitelma.

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

4. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja toimintavarmuutta ympäristöystävällisenä kuljetusmuotona tulee lisätä varmistamalla joukkoliikenteen riittävä rahoitustaso.

5. Kehyksen joukkoliikenteen palvelujen oston määräraha tulee palauttaa nykytasolleen indeksillä korotettuna ja jo tehdyistä ostosopimuksista tulee pitää kiinni.

Helsingissä 6 päivänä toukokuuta 2010

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 (osittain)
Kalle Jokinen /kok (osittain)
Jyrki Kasvi /vihr
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /r (osittain)

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

Valiokunnan sihteerinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.