

## TALOUSVALIOKUNNAN LAUSUNTO 16/2008 vp

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

#### *Liikenne- ja viestintävaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on lähettänyt 1 päivänä huhtikuuta 2008 valtioneuvoston selonteon: Liikennepolitiikan linjat ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelma vuoteen 2020 (VNS 3/2008 vp) valmistelevalle viestintävaliokunnalle. Talousvaliokunnalle on varattu mahdollisuus antaa lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- rakennusneuvos Mikko Ojajärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Ilkka Mella, työ- ja elinkeinoministeriö

- maakuntajohtaja Matti Viialainen, Etelä-Savon maakuntaliitto
- maakuntajohtaja Jussi Huttunen, Pohjois-Savon liitto
- tiejohtaja Seppo Kosonen, Keski-Suomen tiepiiri
- logistiikkapäällikkö Harri Rumpunen, Metsäteollisuus ry
- ylijohdaja Ossi Niemimuukko, Ratahallintokeskus
- varatoimitusjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä Oy
- toiminnanjohtaja Antero Pulkkanen, Suomen Vesitieyhdistys.

Merkittään saapuneeksi kirjalliset lausunnot:

- Eduskunnan kanavaryhmä
- Lapin liitto.

#### VALIOKUNNAN KANNANOTOT

##### *Perustelut*

Talousvaliokunta pitää myönteisenä, että valtioneuvosto on linjannut liikennepolitiikan sisältöä ja keskeisiä tavoitteita pitkälle tulevaisuuteen ja että eduskunnalla on mahdollisuus lausua mielipiteensä valtioneuvoston linjauksista.

Suomen toimiva liikennejärjestelmä on keskeinen maan elinkeinolämän, työllisyyden ja suomalaisten hyvinvoinnin kannalta. Sujuvat ja

tehokkaat liikenneyhteydet vaikuttavat yritysten sijoittumisiin maan eri alueille sekä niiden kilpailukykyiseen ja kannattavaan toimintaan. Samoin alueellisesti merkittävät hankkeet, esimerkiksi kaivannaisteollisuus, tarvitsevat logistisesti toimivan liikenneinfrastruktuurin. Valtaosa kotimaan tavarakuljetuksista on eri puolilla maata sijaitsevien teollisuuslaitosten ja kaupan kuljetuksia. Logistinen täsmällisyys ja varmuus

on tärkeää tavaratoimituksissa. Toimivilla ja tehokkailla liikennejärjestelmillä on oleellinen merkitys alueiden kilpailukyvyyn ja hyvinvoinnin jakautumisen kannalta. Euroopan unioni laajenee, ja uusien EU-maiden liikenteenharjoittajat kilpailevat Suomen sisäisillä kuljetusmarkkinoilla. Kotimaisten kuljetusyritysten kilpailukykyyn on kiinnitettävä myös entistä enemmän huomiota, muuten edessä on ulosliputus alhaisen kustannustason maihin. Hallituksen on parannettava kuljetusyritysten kilpailukykyä tavoitteena elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alentaminen koko maassa. Tämä koskee tavaraliikenteen lisäksi työmatka- ja matkailuliikennettä kotimaan sisällä ja yhteyksiä ulkomaille. Matkailuelinkeino on tärkeä työllisyyden kannalta, ja sillä on suuret mahdollisuudet kasvaa, kun huolehditaan muun muassa sujuvista liikenneyhteyksistä.

*Perusväylänpito: tiet, radat, sisävesiväylät.* Selonteon mukaan hallitus kiinnittää huomiota perusväylänpidon, siis teiden, ratojen ja vesiväylien rahoituksen jälkeenjääneisyyteen, alemmanasteisen tieverkoston yleiskuntoon ja ylläpitoon sekä yksityisteiden merkitykseen monipuolisen yritystoiminnan ja elinkeinoelämän edellytysten turvaamiseksi koko maassa. Perusväylänpito sisältää väylien päivittäisen hoidon ja ylläpidon, loppuun käytettyjen rakenteiden korvaamisen, liikenteen ohjauksen sekä pienet, tavallisesti enintään muutaman sadan tuhannen euron investoinnit.

Selonteossa todetaan, että noin 1 500 kilometriä pääteitä on korjauksen tarpeessa. Huonokuntoisimpia ovat seutu- ja yhdystiet, joiden kunto ei ole tyydyttävä. Kehyspääöksessä osoitettu lisäys perustienpidon rahoitukseen kohdistuu pääosin puuhuollon turvaamiseen ja vähäliikenteisten sorateiden parantamiseen.

Talousvaliokunta pitää myönteisenä, että hallitus on päättänyt selvittää Väyläviraston perustamisen. Siihen koottaisiin Tiehallinnon ja Merenkululaitoksen väylätoiminnot sekä Ratahallintokeskus. Uusi Väylävirasto voisi tehostaa elinkeinoelämän kannalta liikenneverkon kokonaisvaltaista kehittämistä. Arvioiden mukaan

liikenneverkoston kehittämiseen tarvittaisiin jo päätettyjen määrärahojen lisäksi vuositasolla 200 miljoonan euron lisäpanostus. Päälystetyin tiestön ja siltojen kunnostaminen samoin kuin yhdyskuntien kehitystä tukevat alueelliset investoinnit eivät saa kärsiä rahoituksen niukkuudesta ja sen kohdentamisesta pääasiassa muihin tarpeisiin.

Talousvaliokunta toteaa, että toteutettaessa valtakunnallisesti tärkeitä suuria liikennehankkeita samalla on huolehdittava olemassa olevan tiestön korjaustarpeista ja liikenneturvallisuuden parantamisesta. Tiestöä on kehitettävä liikennemäärien, elinkeinoelämän ja aluekehityksen tarpeiden mukaan. Henkilöliikenteen ohella suuri osa tavarakuljetuksista tapahtuu edelleen maanteilla. Kuljetusten on oltava täsmällisiä ja turvallisia itselleen ja muille tiellä liikkujille.

Talousvaliokunta korostaa koko maan liikenneyhteyksien kehittämistä. Etelä-pohjoisyhteyden osalta on tärkeää huolehtia nopean junayhteyden lisäksi hyväkuntoisen päätieyhteyden toimivuudesta ja kilpailukykyisestä lentoliikenteestä. Nämä mahdollistavat muun muassa Barents-yhteistyön mahdollisuuksien täysimääräisen hyödyntämisen.

Hallituksen on kiinnitettävä erityistä huomiota kunnoltaan rapistuneiden ja teknillisiltä vaatimuksiltaan puutteellisten ratojen korvausinvestointien rahoittamiseen. Radat kantavuudeltaan ja välityskyvyltään tulee korjata sellaiseen kuntoon, että olemassa oleva kuljetuskapasiteetti voidaan käyttää tehokkaasti hyväksi ilman painorajoituksia muun muassa metsäteollisuudelle tärkeän puuhuollon ja viennin turvaamiseksi. Erityinen huomio tulee kiinnittää päärataverkon kuntoon nopeiden junayhteyksien turvaamiseksi. Rataverkon laajuutta pitää arvioida liikennetarpeen ja aluekehityksen näkökulmasta. Rautatiekuljetukset ovat ympäristöystävällinen ja kapasiteetiltaan tehokas kuljetusmuoto, jonka vuoksi maantiekuljetuksia tulisi houkutella rautateille.

Junayhteydet ovat tärkeitä myös työmatkaliikenteen ja matkailun kannalta. Juna turvallisena liikkumismuotona kilpailee auto- ja lentoliikenteen kanssa. Junamatkaliikenteen merkitys ym-

päristövastuun tiedostamisen vuoksi todennäköisesti kasvaa tulevaisuudessa. Junamatkustuksen houkuttelevuuden lisäämiseksi olisikin kiinnitettävä huomiota yhteyksien tarjontaan, matkustusnopeuteen ja -mukavuuteen sekä markkinointiin. Nykyinen kapasiteetti mahdollistaa matkustajamäärien kasvamisen. Ratojen puutteellinen kunto ei salli käyttää kokonaan hyväksi junien rakenteellista nopeutta, joten ratojen kunnostaminen on tärkeää henkilöliikenteenkin kannalta.

Sisävesiliikenne on jäänyt selonteossa vähälle huomiolle. Siinä todetaan, että vesitieverkolla useiden satamien tuloväyliä on tarpeen syventää. Tämä mahdollistaa isompien alusten käytön ja parantaa kuljetustaloutta. Eräät väylät ovat myös mataloituneet alkuperäisestä väyläsyvyydestä. Vesiväyliä kunnossapitoon käytetään 2009—2011 6 miljoonaa euroa.

Talousvaliokunnan mielestä myös taloudellisesti kannattavien sisävesikuljetusten ja sisävesireittien kehittäminen on sisällytettävä liikenneverkon kehittämisohjelmaan. Kehittämisohjelman tulee sisältää olemassa olevan väylästä ohella myös väyläverkoston laajentaminen mahdollisesti uusine kanavahankkeineen. Sisävesiliikenne on kuljetuskapasiteetiltaan tehokas, ympäristöystävällinen ja turvallinen kuljetusmuoto. Sisävesireittien kehittämisellä on tärkeä merkitys myös matkailun kannalta.

*Merikuljetukset.* Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Merikuljetusten määrä on kasvanut jatkuvasti. Vuonna 2007 Suomen ja ulkomaiden väliset merikuljetukset olivat ennätysmäiset 102,6 miljoonaa tonnia. Vaikka merikuljetusten kokonaismäärä on kasvanut, Suomeen rekisteröidyillä aluksilla hoidettujen rahtikuljetusten osuus on jatkuvasti pienentynyt. Vuonna 2007 se oli 29 prosenttia (tuonnista 37,9 ja viennistä 17,5 prosenttia). Kehitystä on pidettävä huolestuttavana Suomen huoltovarmuuden kannalta.

Suomen meriklusterissa, jonka muodostavat meriteollisuuteen, merenkulkuun ja satamatoi-

mintoihin liittyvät toimialat, on noin 2 900 yritystä kunnalliset satamat mukaan lukien. Suoraan meriklusteriin liittyvä yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2006 noin 13,2 miljardia euroa, ja meriklusteriin liittyvät toiminnot työllistivät noin 43 000 henkilöä.

Talousvaliokunta pitää tärkeänä, että hallitus toteuttaa linjauksensa suomalaisen merenkulun turvaamiseksi. Hallitus nimittäin lupaa parantaa merenkulun kilpailukykyä tärkeimpien kilpailijamaiden tasolle EU:n sallimilla tukimuodoilla sekä varustamoverotusta ja tonnistoverolainsäädäntöä uudistamalla. Meripolitiikan tavoitteena on turvata Suomen kauppalaivaston myönteinen kehitys, suomalaisten merenkulkijoiden työllisyys ja huoltovarmuus. Hallitus lupaa turvata yhteiskunnan kuljetusten kotimaisen omavaraisuuden kaikissa tilanteissa.

*Yhteydet Venäjälle.* Suomen ja ulkomaiden välisten tavarakuljetusten lisäksi kauttakuljetukset Venäjälle ovat nyt ja tulevaisuudessa tärkeä osa kuljetuksia. Selonteon mukaan Venäjä on Suomen neljänneksi tärkein vientimaa, mutta kauttakuljetukset Suomen kautta Venäjälle ovat arvoltaan lähes nelinkertaiset Suomen Venäjän-viennin arvoon verrattuna.

Hyvät liikenneyhteydet Venäjälle ovat tärkeitä sekä kauttakuljetusten että Suomen viennin kannalta. Talousvaliokunta pitää tärkeänä, että liikenneyhteyksiä Suomesta Venäjän suuntaan kehitetään kuljetuskapasiteetin vaatimien tarpeiden mukaiseksi ja että Suomi tekee voitavansa kuljetusten sujuvuuden edistämiseksi rajan yli Venäjälle. Hyvät ja sujuvat liikenneyhteydet palvelevat tavaraliikenteen ohella myös henkilöliikennettä maanteilla ja rautateillä. Hallitusohjelman mukaan Suomi on sitoutunut toteuttamaan Helsinki—Vaalimaa-mottoritien E 18 vuoteen 2015 mennessä.

*Liikenneinvestointien rahoitus.* Selonteon mukaan budjettirahoitus on pääasiallinen liikenneinvestointien rahoitustapa, mutta sen rinnalle etsitään uusia rahoitusmalleja, joilla toteutukseen saadaan joustoa. Selonteossa selvitetään elinkaarimallia, kuntien osallistumista rahoituk-

seen, tienkäyttömaksuja, jälkirahoitusta, valtionyhtiöiden myyntituloja ja rahoitusta valtakunnan rajan ylittäviin hankkeisiin.

Talousvaliokunnan mielestä budjettirahoituksen rinnalle tulee aktiivisesti hakea uusia rahoitusmalleja, mikä niistä parhaiten soveltuu kunnan investointihankkeen luotettavaan ja nopeaan toteuttamiseen. Selonteonkin mukaan budjettirahoitusta täydentävien rahoituslähteiden käyttö on liikenneverkon riittävän palvelutason varmistamiseksi välttämätöntä. Kuntien osallistumista investointien rahoittamiseen pidetään kohtuullisena etenkin pääkaupunkiseudulla ja maakuntakeskuksissa, joissa kunnat saavat väylähankkeista merkittäviä hyötyjä. Talousvaliokunnan mielestä muuallakin maassa kuntien osallistumista niille tärkeiden investointien rahoittamiseen tulee arvioida hankekohtaisesti kunnan investoinnista saaman hyödyn ja rahoituksesta kunnalle aiheutuvan rasituksen perusteella.

Talousvaliokunta esittää, että liikenneväylästä investointien budjetointia kehitetään valtiovarainvaliokunnan mietinnössä VaVM 9/2008 vp esitetyn suuntaisesti. Sen mukaan valtioneuvoston ohjauksessa tulisi ottaa käyttöön taloudellista asemaa kuvaava taselaskelma, jonka avulla voitaisiin ohjata ja tehdä väyläinvestoin-

teja koskevia päätöksiä. Talousvaliokunnan mielestä investointihankkeiden rahoitusta ja toteutusta tulee arvioida kansantaloudellisten kokonaisvaikutusten perusteella.

*Ilmasto- ja energiaselonteko.* Selonteossa selvitetään liikennepoliittikkaa ja ilmastonmuutosta. Liikenteellä todetaan olevan merkittävä osavastuu ilmastonmuutoksesta.

Talousvaliokunta toteaa, että hallitus on luvannut antaa alkusyksyllä 2008 eduskunnalle ilmasto- ja energiaselonteon. Siinä joudutaan ottamaan kantaa energiaomavaraisuuteen, päästötömyyteen, kustannustehokkuuteen, liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen ja miten liikennepoliittikalla voidaan osaltaan hillitä ilmastonmuutosta. Talousvaliokunta toteaa, että ilmasto- ja energiaselonteon käsittelyn yhteydessä tulee varautua tarkistamaan liikennepoliittisen selonteon linjauksia ja eduskunnan kannanottoja.

#### **Lausunto**

Lausuntonaan talousvaliokunta esittää,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 22 päivänä toukokuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Jouko Skinnari /sd  
vpj. Antti Rantakangas /kesk  
jäsen. Janina Andersson /vihr (osittain)  
Hannu Hoskonen /kesk  
Harri Jaskari /kok (osittain)  
Anne Kalmari /kesk  
Matti Kangas /vas  
Toimi Kankaanniemi /kd  
Miapetra Kumpula-Natri /sd

Jouko Laxell /kok  
Eero Lehti /kok  
Päivi Lipponen /sd (osittain)  
Marjo Matikainen-Kallström /kok  
Petteri Orpo /kok (osittain)  
Sirpa Paatero /sd  
Markku Uusipaavalniemi /kesk  
Ulla-Maj Wideroos /r (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Eelis Roikonen.

## ERIÄVÄ MIELIPIDE

### *Perustelut*

Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko sisältää vakavia puutteita. Siinä ei riittävästi puututa perustienpitoon, pääteiden pullonkauloihin, ratojen kuntoon ja maakuntien lentoliikenteen turvaamiseen. Uusien rahoitusmuotojen osalta selonteko on varovainen. Talusvaliokunta ei riittävästi tartu puutteisiin.

Talusvaliokunnan toimialan osalta on huolestuttavaa, että muutoinkin kireässä kilpailutilanteessa toimiva teollisuus kärsii heikkenevistä kuljetusyhteyksistä. Myös kaupalle ja maa- ja metsätaloudelle sekä henkilöliikenteelle syntyy menetyksiä heikon väylästä johdosta.

Teollisuuden puuhuollon turvaamiseksi tulee tie- ja ratahankkeisiin osoittaa kokonaan erillinen rahoitus. On kestävämpää, että hallitus leikkaa tähän tarkoitukseen varoja perustienpidosta. Kun myös kustannukset ovat voimakkaassa nousussa, erityisesti maakuntien perustienpito heikkenee kiihtyvällä vauhdilla. Tällainen kehitys vauhdittaa maaseudun autioitumista ja ihmisten sekä yritysten eriarvoistumista. Yksistään perustienpitoon on lisättävä rahoitusta vähintään 100 miljoonaa euroa vuosittain.

Päätieverkon kehittämiseen tulee lisätä rahoitusta. Erityisesti koko maan tärkeimpiin kuuluvan päätien, valtatie 4:n perusparannus puuttuvilta osin etelästä Ouluun asti on nostettava kuluva vaalikauden toteutuslistalle. Tärkeää on poistaa pääteiden pullonkaulat, joista yksi pahimmista on Vaajakosken kohta valtateilla 4, 9 ja 13. Myös muualla maassa on ongelmakohtia, jotka tulee poistaa.

Selonteon mukaan radanpito ei saa riittävää rahoitusta. Hallitus puhuu paljon ilmastopolitiikan vaatimuksista, mutta teot puuttuvat. Erityisesti ristiriita näkyy radanpidossa. Sekä henkilö- että tavaraliikenteen junien nopeuksia joudutaan jatkuvasti alentamaan ratojen kunnan heikkenemisen johdosta. Tämä on elinkeinoelämälle ja koko kansantaloudelle suuri tappio. Lisäksi turvallisuus vaarantuu yhä enemmän. Esimer-

kiksi Jämsänjokilaaksosta länsirannikon satamiin tapahtuvat kuljetukset kärsivät kohtuuttomasti radan heikosta kunnosta. Uusien rataosuuksien rakentamista on kiirehdittävä. Esimerkiksi Kerava—Lahti-radnan jatkaminen Lahdesta Jämsään on nostettava suunnittelu- ja toteutuslistalle.

Lentoliikenteen osalta on korostettava voimakkaasti maakunnissa toimivien kansainvälisten ja ulkomaankauppaa käyvien yritysten tarpeita. Ne tarvitsevat nopeita ja joustavia yhteyksiä. Kilpailukykyisen lentoliikenteen edellytykset maakuntakentillä on turvattava.

Talusvaliokunta tyytyy lausunnossaan hallituksen varovaiseen haluun ottaa liikennehankkeiden toteutuksessa käyttöön uusia rahoitus- ja toteutusmuotoja. Väylähankkeet ovat pitkävaikutteisia, joten uudet rahoitusmuodot ovat erittäin perusteltuja. Näin väylät saadaan nopeasti asianmukaiseen kuntoon, mikä tuo huomattavia säästöjä. Samalla tulee uutta teknologiaa ottaa käyttöön liikennejärjestelmissä.

### *Mielipide*

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että liikenne- ja viestintävaliokunta sisällyttää mietintöönsä seuraavat lausumat:*

*1. Valiokunta edellyttää, että perustienpidon määrärahan tasoa nostetaan vähintään 100 miljoonalla eurolla vuosittain elinkeinojen toimintaedellytysten turvaamiseksi ja tietön rappeutumisen katkaisemiseksi.*

*2. Valiokunta edellyttää, että tärkeiden päätie- ja ratahankkeiden rahoitukseen käytetään selonteossa suunniteltua enemmän mm. elinkaarirahoitusta ja mahdollisia valtion omaisuuden myyntituloja.*

**TaVL 16/2008 vp — VNS 3/2008 vp**

Helsingissä 22 päivänä toukokuuta 2008

Toimi Kankaanniemi /kd

Matti Kangas /vas