

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2004 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2005

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan apulaispääsihteeri on kirjeellään 16 päivänä syyskuuta 2004 saattanut valiokunnan tietoon, että eduskunta on 16 päivänä syyskuuta 2004 lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2005 (HE 151/2004 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan. Liikenne- ja viestintävaliokunta on eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla päättänyt antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansliapäällikkö Juhani Korpela, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtaja Aulis Nironen, Tiehallinto
- investointijohtaja Kari Ruohonen, Ratahallintokeskus
- varatoimitusjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä
- viestintäpäällikkö Juha Norppa-Rahkola, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- johtaja Raimo Mansukoski, Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliitto TT.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta on valtion talousarvioesityksen käsittelyssä keskittynyt liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan ja siinä erityisesti Tiehallinnon ja Ratahallintokeskuksen määrärahoihin sekä tehtäviin uusinvestointeihin.

Valiokunta toteaa, että talousarviota valmistelevan prosessin aikana saatiin lisäyksiä sekä perustienpitoon että perusradanpitoon. Onkin tärkeää huolehtia koko väyläverkon eli teiden,

ratojen ja meriväylien palvelutason ylläpidosta ja kehittämisestä. Elinkeinoelämän kilpailukyvyyn kannalta oli tärkeää saada lisäpanostusta mm. satamayhteyksien parantamiseen.

Valiokunta korostaa, että tehokas logistiikka on tärkeä tekijä elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja alueiden kehityksen kannalta. Hallituksen talousarvioesityksessä todetaankin, että liikenneyhteyksiä ylläpidetään ja kehitetään Suomen ja sen eri alueiden kilpailukyvyyn turvaamiseksi ja parantamiseksi. Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että tiukat menokehykset vaarantavat tämän tavoitteen saavuttamisen.

Investoinnit

Ministerityöryhmän helmikuussa laatimat liikennepolitiikan linjaukset vuosille 2004—2013 sisältävät esitykset lähivuosien liikenneväyläinvestoinneiksi. Valiokunta toteaa kuitenkin, että talousarvioesityksessä on osoitettu rahoitus jo aiemmin päätetyn E18-hankkeen ohella vain Tornion vesiväylän syventämiseen ja Hakamäentien rakentamiseen. Valiokunta pitää erittäin huolestuttavana, että kaikkien muiden investointien osalta rahoitus on auki.

Ministerityöryhmän linjausten mukaan liikenneväylien pito tulee suunnitella pitkäjänteisesti hallituskausittain ja pitemmäksi aikajännteeksi laadittavien strategioiden ja investointiohjelmien pohjalta. Valiokunta pitää pitkäjänteistä väylienpidon suunnittelua välttämättömänä, koska siten voidaan tehostaa hankkeiden kokonaissuunnittelua ja toteutusta sekä tasata maarakennusalan suhdannevaihteluja. Pitkäjänteisyys on tarpeen myös yleisen yhteiskuntakehityksen suunnittelun ja erityisesti väylien käytäjien ja logistiikan toimijoiden oman toiminnan ja investointien suunnittelun kannalta. Tämän lisäksi hankkeiden pitkäjänteisellä toteutuksella kokonaiskustannukset saadaan sekä tie- että ratakankkeiden osalta pidettyä alemmalla tasolla kuin silloin, jos hankkeet toteutetaan pienemmissä osissa siten, että työt keskeytyvät.

Investointiohjelman sisältö on pyritty valitsemaan niin, että mahdollisimman hyvin edistetään väestön jokapäiväisiä liikkumistarpeita ja yritysten kansainvälistä kilpailukykyä sekä tuetaan alueiden tasapainoista kehitystä, hyvää ympäristöä ja liikenneturvallisuutta. Ministerityöryhmän mietinnön mukaan liikenneväylien kunnossapidon nykyiset resurssit eivät kuitenkaan riitä turvaamaan elinkeinoelämän kuljetusten sujuvuutta, kansalaisten jokapäiväisiä liikkumistarpeita tai alueiden elinvoimaa. Resursseja on tämän mukaan lisättävä käynnistämällä ongelmakohtiin kohdistuvia teemahankkeita.

Liikenneväylien pidolle tunnusomaisesta syklisyydestä eli muutaman vuosikymmenen välein toistuvasta infrastruktuurin kunnostusohjelmasta on ministerityöryhmän mukaan perusteltua pyrkiä hallittuun, elinkaarikustannukset op-

timoivaan väylienpitoon. Mietinnössä todetaan, että hallituskauden kattavan rahoitusratkaisun mukaan elinkaarimallilla aloitetaan hankkeen E18 Muurla—Lohja lisäksi neljä tiehanketta. Tämän lisäksi mietinnössä arvioidaan kustannuksia, jotka syntyvät, mikäli Lahti—Luumäki-rataosa toteutetaan elinkaarimallilla. Mikäli tie- ja rataverkkoa ei voida riittävästi kehittää budjettivaroin, valiokunta katsoo, että esimerkiksi julkisen ja yksityisen yhteisrahoituksen avulla toteutettavan elinkaarimallin hallittu soveltaminen tarjoaa normaalien budjettirahoituksella toteutettavien hankkeiden ohella tehokkaan ja valtiolle tilaajana edullisen valtiollisesti tärkeiden liikenneväylien hankintamenettelyn.

Valiokunta toteaa, että väyläinvestoinneilla on nopea rakennusaikainen vaikutus työllisyyteen ja myös pitkällä aikavälillä investointien myötä syntyvä talouskasvu luo pysyviä työpaikkoja. Ministerityöryhmän vuosille 2004—2007 suunnitteleminen väylähankkeiden kustannukset ovat 1,28 miljardia euroa. Niiden toteuttamisen vaikutus kansantuotteeseen olisi Valtion taloudellisen tutkimuskeskuksen alustavien selvitysten mukaan vuoden 2010 vaiheilla noin 230 miljoonaa euroa vuodessa. Jaettaessa tämä vaikutus 30 vuoden ajalle väylähankkeiden kokonaisvaikutus olisi investointiin verrattuna noin 2,5-kertainen, nykyarvona noin 3,5 miljardia euroa. Tämän lisäksi tulisivat väylien rakentamisen aikaiset työllisyysvaikutukset. Vuosille 2008—2013 suunniteltujen hankkeiden kustannukset ovat 2,164 miljardia euroa. Niiden toteuttaminen nostaisi vaikutuksen 7,6 miljardiin euroon 30 vuoden aikana.

Valiokunta viittaa vuoden 2004 talousarviossa antamaansa lausuntoon (LiVL 15/2003 vp — HE 55/2003 vp), jossa valiokunta mm. kiinnitti vakavaa huomiota siihen, että alueellisilla tie- ja väyläinvestoinneilla on suuri merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyille ja alueiden kehitykselle. Edelleen valiokunta korosti perustienpidon rahoituksen merkitystä taloudellisen, sosiaalisen ja alueellisen kehityksen kannalta ja katsoi, että kansallisesti suurta taloudellista merkitystä on Euroopan unionin hyväksymillä TEN-

verkkohankkeilla ja Suomen ja Venäjän välisillä hyvin toimivilla liikenneyhteyksillä.

Valiokunta katsoo, että liikennepoliittisten linjausten myötä on olemassa perusteltu lista hyvistä hankkeista, ja peräänkuuluttaa linjauksia vastaavia rahoituspäätöksiä, jotta niiden toteuttamiseen päästään.

Perustienpito

Talousarvioesityksessä perustienpitoon ehdotetaan 570 miljoonaa euroa. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että vuoden 2005 talousarviossa ei päästy liikenne- ja viestintäministeriön esittämiin perusteltuihin rahoitustavoitteisiin. Tästä johtuen olemassa oleva väylästä palvelutaso uhkaa vaarantua. Esimerkkinä voidaan todeta huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrän pysyminen suunnilleen samalla tasolla (n. 5 700 km) ja huonokuntoisten siltojen määrän jatkuva kasvu tieverkolla, mikä tarkoittaa nykyisin toistasataa painorajoitettua siltaa ja noin 800:aa pikaista korjausta odottavaa huonokuntoista siltaa. Ei vain kansalaisille vaan myös elinkeinoelämälle tärkeän alemman tieverkon kunnan osalta valiokunta näkee aiheita huoleen, koska kelirikkoisten teiden määrää ei saada kääntymään laskuun. Alempiasteisten teiden painorajoitukset ovat viime aikoina hankaloittaneet esimerkiksi teollisuuden puuhoitoa. Nykyisellä tienpidon määrärahojen tasolla tiestö rappeutuu ja tiestön palvelukyky jää yhä enemmän jälkeen kasvavan liikenteen ja kansantaloutemme kilpailukyvyn vaatimuksista.

Rahoituksella voidaan huolehtia tieverkon päivittäisestä liikennöitävyydestä ja tieverkon kunnosta siten, että se ei heikkene. Valiokunta toteaa, että rahoitus on täysin riittämätön alueellisia tarpeita palvelemaan pieniin laajennus- ja uusinvestointeihin, kuten esimerkiksi kevytväyläprojekteihin, joita voidaan toteuttaa vain noin 42 miljoonalla eurolla. Lisäksi valtakunnallisesti priorisoituihin teemahankkeisiin on varattu rahoitusta 36 miljoonaa euroa, josta 10 miljoonaa euroa on jo käynnissä olevien pohjavesi- ja loppipaikkojen silloitusohjelman rahoitusta. Loput 26 miljoonaa euroa on suunniteltu käytettäväksi

viiden satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittämiskohteen ja neljän pääteiden keskisuurisen turvallisuusinvestointikohteen rahoittamiseen. Ministerityöryhmän edellä mainittuihin teemaohjelmiin priorisoimien hankkeiden toteuttaminen edellyttää tulevina vuosina perustienpidon rahoituskehikseen noin 60 miljoonan euron lisäystä.

Valiokunta korostaa, että perustienpidon vuosisirahituksen tulisi olla vähintään ministerityöryhmän esittämä 630 miljoonaa euroa kestävä rahoitustason ollessa noin 710 miljoonan euron rahoitustaso.

Talousarvioesityksessä varatulla rahoituksella tieverkon kunto kyetään säilyttämään vuonna 2005 nykytasolla, mutta yhteiskuntataloudellisen optimitilan saavuttaminen edellyttäisi noin 800 miljoonan euron kertarahoitusta. Tieverkon ylläpidosta ja peruskorjauksista jouduttiin 1995–2001 tinkimään noin 400 miljoonaa euroa. Summa vastaa yli kahden vuoden ylläpidon ja peruskorjausten rahoitusosuutta. Ylläpidon ja peruskorjausten rahoitustarve lisääntyy kuitenkin lähivuosina 10–30 miljoonalla eurolla vuodessa, koska suuri osa Suomessa 1960- ja 1970-luvuilla rakennetuista silloista on tulossa peruskorjausikänsä.

Valiokunta pitää huolestuttavana, että perustienpidon rahoituksen riittämättömyys siirtää alueellisia investointeja epämääräiseen tulevaisuuteen. Näiden investointien rahoitustaso on kuitenkin valiokunnan saaman selvityksen mukaan vähentynyt 1990-luvun puolivälin tilanteesta, jolloin rahoitusta käytettiin vuosittain 150–220 miljoonaa euroa.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että tiestön hoidon taso on yksi tärkeimmistä liikenneturvallisuusriskitekijöistä. Pitkän aikavälin liikenneturvallisuustavoitteita ei ehdotetulla rahoitustasolla ole mahdollista saavuttaa ilman mittavaa nopeusrajoitusten ja valvonnan lisäämistä.

Radanpito

Valiokunta kiinnittää huomiota ministerityöryhmän mietintöön, jossa todetaan, että rataverkko

on vielä huonommassa kunnossa kuin tieverkko. Monet rautateiden valtakunnalliset runkoyhteydet ovatkin kiireellisen perusparannuksen tarpeessa, mikä heikentää vakavasti rautatieliikenteen kilpailukykyä sille parhaiten soveltuvalle toiminta-alueella eli pitkämatkaisissa raskaisissa kuljetuksissa ja kaupunkien välisessä nopeassa junaliikenteessä. Ratahallintokeskuksen arvion mukaan nykyrahoituksella kyettäisiin pitämään vain noin kaksi kolmannesta rataverkosta sellaisessa kunnossa, että liikennerajoituksia ei tarvita. Korvausinvestointitason jäädessä jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle eri yhteyksissä asetetut radanpidon tavoitteet jäävät saavuttamatta ja liikennerajoitusten määrä kasvaa asian tuntijoiden mukaan muutamassa vuodessa noin 300 kilometristä jopa 750 kilometriin.

Valiokunta toteaa, että vuoden 2004 toinen lisätalousarvio on rataverkon kunnan kannalta tärkeä. Siinä myönnettyt varat kohdennetaan teemapakettiin yli-ikäisen päällysrakenteen uusi-miseen. Junaliikenteen ja rakentamisen kannalta on tärkeää, että vuoden 2005 korvausinvestointien rahoitusta on korotettu jo vuoden 2005 varsinaisessa talousarvioesityksessä. Valiokunta kiinnittää kuitenkin vakavaa huomiota siihen, että kehysrahoituksen taso ei ole riittävä radan-pitoon, joka turvaisi kilpailukyyn ja alueiden tasapuolisen kehittämisen. Ainoastaan lisätalousarvioiden rahoituksen turvin on välttämättömät korvausinvestoinnit pystytty tekemään ja rataverkkoa uhannut romahtaminen on estynyt.

Valiokunta korostaa ministerityöryhmän tavoin, että rautateiden perusparannusohjelman loppuun vieminen on turvattava. Ratojen huono kunto uhkaa edelleen rautatieliikenteen kilpailukykyä ja vaarantaa pitkällä aikavälillä koko rautatieliikennejärjestelmän olemassaolon. Valiokunta painottaa, että rataverkolla on merkittäviä perusparannustarpeita. Itään ja pohjoiseen suuntautuvien pääratojen palvelutaso ei ole riittävä, ja vähäliikenteisellä rataverkolla kokonaisia ra-taolosuhteita uhkaa sulkeminen.

Hallitusohjelman mukaan joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan. Valiokunta toteaa, että raideliikennettä on ympäristösyistä ja suuren kuljetuskykynsä vuoksi syytä suosia.

Raideliikenteen kilpailukykyyn vaikuttaa kuitenkin etenkin matkaan kuluva aika. Jo nyt pääradan liikennettä hidastaa radan huono kunto, koska ratoja ei ole pystytty korjaamaan odotetun mukaisesti. Suurin ongelma on eritasoristeykset, jotka rajoittavat rataosan vauhdin 140 kilometriin tunnissa. Ongelma on erityisen suuri nopeiden junayhteyksien kehittämisen osalta. Tällä hetkellä junilla voi ajaa 200 kilometriä tunnissa ainoastaan Keravan ja Tampereen välillä ja oikoradan valmistuttua syksyllä 2006 myös Keravan ja Lahden välillä. Tästä aiheutuu ongelmia varsinkin VR:lle, jolle heikkokuntoisen radan taloudelliset rasitteet ovat huomattavat. Henkilöliikenteessä VR:n jo hankkiman tai sitovasti päätettyjen kalustohankintojen hyödyntäminen ei ainoastaan jää paljolti toteutumatta, vaan suorastaan heikkenee matka-aikojen pidetessä. Samalla heikkenee myös aikatauluissa pysyminen. Tavaraliikenteessä alhaiset akseli-painot johtavat liikennerajoituksiin ja lisäkustannuksiin, ja samalla rautatieliikenne menettää luontaisen vahvuutensa pystymättä toisaalta kilpailemaan niillä erityistekijöillä, joita kuorma-autoliikenteellä on. VR:n laskelmien mukaan rataverkon korvausinvestointien vuotuisen tason tulee olla 170 miljoonaa euroa, jotta kyseisiltä haittavaikutuksilta vältytään.

Sekä ratahallintokeskuksen että VR:n näkemyksen mukaan Ilmalan varikkoratapiha vaatii kiireesti peruskorjauksen, jonka yhteydessä on tehtävä myös liikennetarpeiden kannalta välttämättömät tekniset uudistukset. Ilmalan ratapihan kunnostus- ja kehittämistöiden kustannusarvio on 158 miljoonaa euroa, josta Ratahallintokeskuksen ja valtion osuus on 96,7 miljoonaa euroa lopun ollessa VR:n osuutta sen omistamiin rakennuksiin. Teknisten suunnitelmien puolesta hanke on valiokunnan saaman selvityksen mukaan mahdollista aloittaa vuonna 2005.

Muuta

Valiokunta kiinnittää ylläolevan lisäksi huomiota myös yksityisteiden hallintoon ja ylläpitoon, joita on ministerityöryhmän mukaan tehostettava yksityistiekuntien yhteistyötä kehittämällä.

Yksityisteiden valtionapuun on talousarvioesityksessä 2 miljoonan euron korotus. Valiokunta kantaa kuitenkin huolta tämän vuoden sääolosuhteiden aiheuttamien tievahinkojen korjaamisesta ja katsoo, että siihen tulee varata riittävästi varoja ensi vuoden valtion talousarviossa. Valiokunta kiinnittää myös huomiota siihen, että tiekuntien teettäessä valtionavulla maksettavia tietöitä arvonnäisäverosta muodostuu yksi katettava kustannuserä, joka tulee huomioida yksityisteiden valtionavun suuruutta harkittaessa.

Joukkoliikenteen osalta valiokunta katsoo, että joukkoliikenteeseen varatut määrärahat ovat riittämättömät toimivien joukkoliikennepalveluiden ylläpitämiseksi koko maassa ja erityisesti harvaan asutuilla alueilla.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 12 päivänä lokakuuta 2004

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Markku Laukkanen /kesk
vpj. Matti Kangas /vas
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Leena Harkimo /kok
Saara Karhu /sd
Marjukka Karttunen /kok
Inkeri Kerola /kesk
Risto Kuisma /sd
Reino Ojala /sd
Erkki Pulliainen /vihr

Eero Reijonen /kesk
Pertti Salovaara /kesk
Arto Seppälä /sd (osittain)
Timo Seppälä /kok
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /kok (osittain)
Raimo Vistbacka /ps
vjäs. Reijo Paajanen /kok (osittain)
Lyly Rajala /kok (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.