

VALTIOVARAINVALIOKUNNAN LAUSUNTO 13/2012 vp

Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012

Liikenne- ja viestintävaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 18 päivänä huhtikuuta 2012 lähettäessään valtioneuvoston selonteon Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä: Valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko eduskunnalle 2012 (VNS 2/2012 vp) valmistelevalle käsiteltäväksi liikenne- ja viestintävaliokuntaan samalla määrännyt, että valtiovarainvaliokunnan on annettava asiasta lausunto liikenne- ja viestintävaliokunnalle.

Jaostovalmistelu

Asia on valmisteltu valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö.

Liikennejaostossa ovat olleet kuultavina

- liikenneministeri Merja Kyllönen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja liikenneneuvos Piia Karjalainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- budjettineuvos Tuomas Sukselainen, valtiovarainministeriö
- neuvotteleva virkamies Marikki Järvinen, työ- ja elinkeinoministeriö
- pääjohtaja Juhani Tervala, johtava liikenneasiantuntija, yksikön päällikkö Sini Puntanen

ja liikennetalousasiantuntija Taneli Antikainen, Liikennevirasto

- ylijohtaja Ari Niiranen, Pohjois-Karjalan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- professori Jorma Mäntynen, Tampereen teknillinen yliopisto
- ryhmäpäällikkö Outi Janhunen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- suunnittelupäällikkö Ari Vandell, Tampereen kaupunki
- johtaja Maarit Lindström, Keskuskauppa-kamari
- toimitusjohtaja Tero Vauraste, Arctia Shipping Oy
- talousjohtaja Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Oyj
- toimitusjohtaja Kimmo Rahkamo, Proxion Train Oy
- toimistopäällikkö Juha Hyvärinen, Pöyry Finland Oy, Pietari
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhdejohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry edustaen samalla myös Rakennusteollisuus RT ry:tä
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- johtaja Minna-Mari Kaila, Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto MTK ry

- logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry
- erikoissuunnittelija Riitta Pöntynen, SPC Finland
- elinkeinoasioiden päällikkö Olli Koski, Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry
- toimitusjohtaja Petri Laitinen, Suomen Huolintaliikkeiden Liitto ry
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Tomi-Pekka Juha, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY ry
- asiantuntija Matti Spolander, Teknologiateollisuus ry
- selvitysmies Jyrki Paavola.

Kirjallisen lausunnon jaostolle ovat antaneet

- Oulun kaupunki
- Turun kaupunki
- Etelä-Savon kauppakamari
- Turun kauppakamari
- Suomen Kuntaliitto
- Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- Suomen Taksiliitto
- Suomen Tieyhdistys
- Suomen Yrittäjät ry
- tutkija Marja Heikkinen-Jarnola.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Selonteossa kuvataan kattavasti liikennepoliittikan nykytilaa ja linjataan monipuolisesti tämän hallituskauden liikennepoliittiset tavoitteet. Selonteon linjaukset on sovitettu maaliskuussa 2012 vahvistettuihin valtioneuvoston kehyksiin vuosille 2013—2016, minkä lisäksi siihen sisältyy kahdelle seuraavalle hallituskaudelle ulottuva suunnittelu ohjaava investointiohjelma.

Selonteko pohjautuu hallitusohjelman keskeisiin lähtökohtiin ja liikennepoliittisiin linjauksiin, jotka korostavat liikennepoliittikan merkitystä mm. kilpailukyvyyn ja taloudellisen kasvun edellytyksenä sekä sen poikkihallinnollista kytkemistä elinkeinoelämään, talouteen, työllisyyteen ja alueiden kehittämiseen.

Valiokunta pitää valitettavana, että monet asiakokonaisuudet ovat jääneet vielä erillisten selvitysten varaan; näitä ovat mm. kansallisen meristrategian ja lentostrategian valmistelu, liikenteen hinnoittelua koskevat kysymykset sekä kaivosteollisuuden kuljetustarpeiden arviointi.

Valiokunta on tyytyväinen selonteon avoimeen ja läpinäkyvään valmistelutapaan, mikä on antanut mahdollisuuden laajaan mielipiteidenvaihtoon ja sidosryhmien sekä myös kansalaisten kuulemiseen.

Liikenneverkon kehittäminen

Valiokunta pitää hyvänä selonteon laaja-alaista näkökulmaa, mutta katsoo, että liikennepoliittikan kokonaisvaltainen ja poikkihallinnollinen kehittämisote jää vielä yleiselle tasolle ja osin jatkoselvitysten ja mahdollisten rakenteellisten uudistusten varaan. Myös liikennepoliittikan ja kilpailukyvyyn välinen side olisi vaatinut suurempaa painotusta, jotta se näkyisi selonteon selkeänä ja vahvana linjauksena.

Valiokunta painottaa, että liikennetarkaisut luovat pohjaa elinkeinoelämälle, jonka menestyminen on edellytys aineellisen hyvinvoinnin edistämiseksi. Ne ovat osa kokonaisuutta, jolla vahvistetaan koko maan sekä alueiden kilpailukykyä ja hyvinvointia. Syrjäisen sijainnin, pitkien välimatkojen ja ilmaston vuoksi Suomen on pidettävä erityisen vahvasti huolta siitä, että liikenneinfrastruktuuri ja liikennepalvelut antavat yrityksille hyvät edellytykset kansainväliseen toimintaan. Näin voidaan kompensoida Suomen logistista etäisyyttä kilpailijoihin nähden.

Valiokunta pitää selonteon tavoin tärkeänä, että liikennepoliittikka on pitkäjänteistä ja että se perustuu selkeään strategiseen näkemykseen, jolla vastataan tulevaisuuden haasteisiin. Valintoja tehtäessä on kiinnitettävä erityistä huomiota mm. Suomen maantieteelliseen sijaintiin, Ve-

näjän talouskasvun tuomiin mahdollisuuksiin sekä Pohjois-Suomen ja arktisten alueiden kehityksen edellyttämiin liikenneyhteyksiin.

Valiokunnan mielestä Venäjän ja pohjoisten yhteyksien strateginen merkitys olisi tullut ottaa jo tässä vaiheessa painokkaammin huomioon. Mm. kaivannaisteollisuuden lisääntyminen sekä Venäjän ja Norjan raaka-aineresurssien lisääntyvä hyödyntäminen edellyttävät liikennejärjestelmän mittavaa kehittämistä Pohjois-Suomessa. Ilmaston lämpenemisen myötä myös pohjoisten merireittien käyttö lisääntyy ja arktisten alueiden taloudellinen merkitys kasvaa.

Liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää, että toiminnan pohjana on riittävä ja pitkäjänteinen rahoitus. Selontekomenettely parantaa osaltaan päätöksenteon ja rahoituksen pitkäjänteisyyttä, mutta on kuitenkin selvää, että nykyinen rahoitustaso ei anna mahdollisuutta pitää koko liikenneverkkoa yhtä hyvällä tasolla. Painopisteet ovat tällä hallituskaudella mm. vähäpäästöisyyttä ja elinkeinoelämän kannalta tärkeiden kasvua edistävien hankkeiden toteuttamisessa.

Investointiohjelma. Hallituskauden uusista liikennehankkeista päätettiin jo kehyspäätöksessä, jonka mukaan kehyskaudella käynnistetään 20 liikennehanketta, joiden kustannusarvio on yhteensä noin 1 mrd. euroa. Lisäksi päätettiin käynnistää yksi elinkaarihanke, jonka investointikustannukset ovat 240 miljoonaa euroa.

Valiokunnan mielestä hankeohjelma vastaa hallitusohjelman linjauksia ja siinä on otettu huomioon elinkeinoelämän kilpailukyky, liikennemäärät, kasvukeskusten tarpeet sekä alueellinen tasapuolisuus. Merkittävä muutos on painopisteen siirto tiehankkeista ratahankkeisiin: uusien hankkeiden investointikustannuksista ratahankkeita on 49 prosenttia, tiehankkeita 47 prosenttia, ja vesiväylähankkeita 4 prosenttia.

Valiokunta pitää tärkeänä ja liikennepolitiikan pitkäjänteisyyttä parantavana periaatelinjauksena, jolla hallitus ilmoittaa sitoutuvansa toteuttamaan kolme raideliikennehanketta vuosina 2016—2022 (Pisara-rata, Helsinki—Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisääminen, 2. vaihe

sekä Luumäki—Imatra-kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle). Näillä hankkeilla on poikkeuksellisen suurta valtakunnallista merkitystä niin raideliikenteen toimivuuden kuin myös kilpailukyyn näkökulmasta.

Muutoin vuosia 2016—2022 koskeva kehittämisohjelma on suunnittelua ohjaava ohjelma, johon ei sitouduta mutta jossa kuvataan liikenneverkon kehittämistä edellyttäviä tärkeitä kohteita. Näin seuraava hallitus ja eduskunta budjettivaltansa perusteella voivat päättää haluamistaan liikennehankkeista. Samalla jää myös enemmän mahdollisuuksia reagoida nopeasti esimerkiksi uusiin elinkeinopoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin. Tämä linjaus on valiokunnan mielestä perusteltu samoin kuin se, että yhteysvälihankkeiden kehittämiskäytännöt arvioidaan uudelleen kustannustehokkaamman, käyttäjälähtöisen ratkaisun löytämiseksi.

Valiokunta pitää niin ikään myönteisenä linjauksena, jonka mukaan hallitus sitoutuu sähköistämään rataverkkoa jatkossakin. Tärkeimpänä hankkeena mainitaan Ylivieska—Iisalmi-rataosuuden sähköistäminen. Toisena mainitaan Hanko—Hyvinkää-rata, jonka sähköistamisella edistetään myös Hangon sataman ja vientikuljetusten toimintaedellytyksiä.

Raideliikennettä koskevien painotusten rinnalla on huolehdittava myös kuljetusketjujen muodostaman kokonaisuuden toimivuudesta. Erityistä huomiota on tällöin kiinnitettävä mm. sellaisiin logistisesti tärkeisiin tieyhteyksiin, joita raideliikenne ei ole tukemassa.

Valiokunta viittaa hallitusohjelmaan ja korostaa vaalikauden alussa kesken olleiden hankkeiden loppuun saattamista. Mm. Savonlinnan keskustan 3. vaihetta koskevan hankkeen jatkamisesta on huolehdittava.

Investointien rahoitustaso. Tehtyjen päätösten mukaisesti uusien kehittämishankkeiden volyymi on alenemassa. Uusia hankkeita aloitetaan vuosina 2012—2015 noin 1 mrd. euron edestä ja 10-vuotiskaudella korkeintaan 3—4 mrd. eurola. Vuodesta 2016 lukien uusien hankkeiden

volyymi on 370 milj. euroa/v, mikä on noin kolmannes nykyistä vähemmän.

Tarve uusiin hankkeisiin on huomattavasti suurempi, sillä kiireellisiä kehittämiskohteita arvioidaan olevan noin 8 mrd. euron edestä. Valtiontalouden menokehysten puitteissa rahoituksen lisäämiseen ei ole kuitenkaan mahdollisuutta, mutta rahoituksen ennakoitavuus ja pitkäjänteisyys tukevat osaltaan investointien tasaisista toteuttamista sekä alan vakaata työllisyyttä. Valiokunta katsoo, että esim. taloudellisen kehityksen vauhdittamiseksi on kuitenkin tarvittaessa arvioitava kehykseen sisältyvän lisäbudjettitai jakamattoman varauksen käyttämistä liikenneinvestointeihin ja liikenneverkon parantamiseen.

Perusväylänpito. Perusväylänpidon rahoituksen ostovoima on vähentynyt 2000-luvulla, mistä syystä mm. monet korjaustoimet ovat viivästyneet ja alueelliset investoinnit vähentyneet minimiin. Jatkossa kustannustason arvioidaan edelleen nousevan ja korjaustarpeen sekä liikennemäärien kasvavan. Tilannetta vaikeuttaa vielä se, että kehyspäätöksen mukaan perusväylänpidon rahoitus vähenee edelleen 55 milj. euroa vuosina 2013—2016.

Tätä taustaa vasten valiokunta pitää tärkeänä linjausta, jonka mukaan väyläinvestointien rahoituksesta siirretään vuodesta 2016 lukien vuosittain 100 milj. euroa perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon. Myönteistä on niin ikään se, että perusväylänpidon rahoitukseen on tarkoitus tehdä indeksitarkistus aina hallituskausien taitteessa.

Perusväylänpidon rahoituksen lisäämiseen olisi kuitenkin selkeää tarvetta jo aiemmin. Pieniin investointiohjelmiin on siksi pyrittävä osoittamaan rahoitusta jo vuosina 2013—2015.

Valiokunta katsoo, että erilaiset teemahankkeet ovat toimivia ja kustannustehokkaita keinoja edistää alueellisia investointeja. Niillä voidaan mm. parantaa liikenneturvallisuutta, joukkoliikennettä ja matkaketjujen toimivuutta sekä edistää elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.

Valiokunta painottaa kevyen liikenteen väylien merkitystä. Niillä edistetään liikenneturval-

lisuutta, mutta ne ovat myös tärkeimpiä liikunta- paikkoja ja antavat hyvät mahdollisuudet arkiliikunnan lisäämiseen. Pyörä- ja kävelytieverkoston määrätietoinen kehittäminen todetaan myös hallitusohjelmassa.

Mitä tulee maantielautojen korvaamiseen silloilla, valiokunta painottaa hankkeiden kokonaistaloudellista vaikuttavuutta. Lauttojen mahdollinen korvaaminen edellyttää selvien säästöjen aikaansaamista suhteessa sillanrakennuskustannuksiin ja välttämättömiin liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin.

Selonteon mukaan *alemman tieverkon* kunto joustaa rahoituksen mukaan, mikä merkitsee käytännössä alemman tieverkon kunnan heikkenemistä ainakin joiltakin osin. Kehyspäätöksen mukaan myös yksityisteiden rahoitus vähenee kehyskaudella 2013—2016.

Alemman tieverkon kunnolla on keskeinen merkitys haja-asutusalueiden elinkeinoille, palvelujen tarjonnalle sekä maa- ja metsätalouden kuljetuksille. Esim. raakapuun kuljetukset lähtevät pääsääntöisesti yksityisteiden varsilta.

Valiokunta katsoo, että alemman tieverkon määrärahasoa on vielä arvioitava uudelleen. Valiokunta korostaa, että alempiasteisen tieverkon kunnosta tulee huolehtia siten, että maaseutuelinkeinojen ja metsätalouden toimintaedellytykset turvataan. On niin ikään tärkeää, että yksityisteiden avustusjärjestelmiä selkiytetään ja yksinkertaistetaan ja että kunnossapitoa ja siihen liittyvää osaamista vahvistetaan.

Kaivosteollisuuden liikenneyhteydet. Valiokunta pitää tärkeänä linjausta, jonka mukaan hallitus on tarvittaessa valmis suuntaamaan lisärahoitusta kaivosyhteyskehittämiseen ja elinkeinopoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin. Kaivosteollisuuden ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin kehittämistarpeita on tarkoitus käsitellä tarkemmin ensi vuonna, jolloin Pohjois-Suomen kaivosteollisuuden kuljetustarpeita pohtivan työryhmän esitykset ovat käytettävissä.

Työryhmän tulee selvittää kaivostoiminnan kuljetustarpeet ja niiden edellyttämä liikennejärjestelmä sekä lyhyellä että pitkällä aikajänteellä. Samalla on pohdittava rahoitusmallit, joilla

valtio ja kaivosyhtiöt osallistuvat reittien rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Selonteon linjauksen mukaan Pohjois-Suomen kehittämistä koskevat selvitykset kootaan erilliseksi Pohjois-Suomen visioksi. Valiokunta pitää tätä hyvänä, mutta painottaa, että Pohjois-Suomen lisäksi on tärkeää huomioida myös Itä-Suomen kaivosteollisuuden kuljetustarpeet.

Sisävesiliikenne. Selonteossa ei ole kiinnitetty kovin suurta huomiota sisävesiliikenteen kehittämismahdollisuuksiin, vaan asiaan palataan 2010-luvun puolivälissä. Silloin on tarkoitus tarkastella mahdollisuutta sisävesireittien laajempaan hyödyntämiseen tavarakuljetuksissa ja matkustajaliikenteessä.

Valiokunta korostaa sisävesikuljetusten ja -reittien kehittämistä ja pitää tärkeänä, että huomioon otetaan myös Venäjän sisävesiliikenteen kasvupotentiaaliin liittyvät mahdollisuudet. On niin ikään perusteltua selvittää uusien kanavien rakentamiseen liittyvät toteuttamismahdollisuudet.

Merenkulku. Merenkulkua koskevat ratkaisut käsitellään myöhemmin erillisessä meristrategiassa, jossa linjataan muun muassa sopeutumista kiristyviin ympäristömääräyksiin, tukipolitiikkaa, väylämaksujen uudistamista, jäänmurtokaluston hankintaa sekä satama- ja telakka-asioita.

Merenkululla on Suomelle poikkeuksellisen suuri merkitys, sillä viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 70 prosenttia hoidetaan meritse. Suomen meriliikenteen kehittäminen ja kilpailukyvyyn takaaminen onkin ensiarvoisen tärkeää. Valiokunta painottaa, että tuki- ja maksupolitiikkaa koskevien ratkaisujen rinnalla tarvitaan myös panostuksia satamien ja niihin johtavien tie- ja rautatieyhteyksien toimivuuteen sekä logististen ketjujen vahvistamiseen.

Meriliikenteen kustannukset nousevat voimakkaasti vuodesta 2015 alkaen rikki päästöjen vähentämisvelvoitteiden vuoksi. Valiokunta toteaa, että hallitus on ohjelmassaan sitoutunut toimimaan aktiivisesti sen puolesta, että merenkulun ympäristö- ja ilmastovaatimuksilla ei aiheu-

teta kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille eikä eriarvoista kilpailutilannetta EU:n sisällä ja suhteessa EU:n ulkopuolisiin toimijoihin.

Jäänmurtokaluston hankinnassa on valiokunnan mielestä oltava keskeisimpänä lähtökohtana jäänmurron toimintavarmuuden ja etenkin kaupamerenkulun toiminnan turvaaminen kaikissa olosuhteissa.

Venäjän-liikenne. Kuten valiokunta on jo edellä todennut, Venäjän talouden kasvun tuomat mahdollisuudet olisi tullut ottaa selonteossa vahvemmin esille. Venäjän talouden kasvu sekä kaupan ja palvelujen nopea kehittyminen tuovat merkittäviä kasvumahdollisuuksia suomalaiselle teollisuudelle ja yritystoiminnalle, mutta asetavat myös lisäpaineita suomalaiselle infrastruktuurille ja rajanylityspaikkojen toimivuudelle. Venäjän kasvun hyödyntäminen edellyttää mm. Imatrankosken raja-aseman avaamista rautateiden kansainväliselle tavaraliikenteelle.

Venäjän-liikenteen ennakoitaan kasvavan nopeasti tavaraliikenteen ja matkailun lisääntyessä; kun rajanylityksiä arvioidaan olevan tänä vuonna noin 12 miljoonaa, niiden ennakoitaan nousevan vuonna 2018 jo 20 miljoonaan. Liikenteen kasvu edellyttää liikenneverkon kehittämisen ohella myös huolehtimista rajanylityspaikkojen toimivuudesta sekä tulli- ja rajaviranomaisten toiminnan kehittämistä ja riittäviä resursseja.

TEN-verkot. Valiokunta viittaa Euroopan laajuisista liikenneverkoista antamaansa lausuntoon (VaVL 5/2012 vp) ja painottaa EU-rahoituksen mahdollisimman täysimääräistä hyödyntämistä. Valiokunta korostaa edellä mainitun lausunnon mukaisesti Itä- ja Pohjois-Suomen saavutettavuutta tukevien liikennekäytävien kehittämistä. Komission TEN-T-verkkoja koskevaa ehdotusta tulisi siksi täydentää valtatiellä 5 ja Savonradalla, jotka yhdistävät Itä-Suomen Pohjolan Kolmioon sekä myös Oulu—Vartiusrata- ja -tieyhteyksillä, jotka ovat keskeisiä mm. raaka-ainekuljetusten sekä Venäjä-yhteyksien kannalta.

Valiokunta pitää tärkeänä, että Suomen edunvalvontaa vahvistetaan EU:n ja muiden kansainvälisten järjestöjen päätöksenteossa. On myös huolehdittava siitä, että Suomen logistinen kilpailuasema turvataan muihin maihin nähden.

Joukkoliikenne

Valiokunta pitää joukkoliikennettä koskevia linjauksia hyvinä. Määrärahojen vaikuttavuuden parantamiseksi on perusteltua kannustaa niitä kasvavia kaupunkiseutuja, jotka itsekin panostavat joukkoliikenteen kehittämiseen. Myös yhteensopivien joukkoliikenteen maksu- ja informaatiojärjestelmien kehittämistä koskevat linjat ovat kannatettavia. Valiokunta on myös tyytyväinen linjauksiin, joiden mukaan liikenne- ja liikenne-erillisrahoituksesta luovutaan ja joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan hallituskausien taitteessa tehtävillä indeksikorjauksilla.

Joukkoliikennettä tulee kehittää myös harvaan asutuilla alueilla ja hyödyntää kustannustehokkaita ja käyttäjälähtöisiä ratkaisuja, kuten esim. kutsujoukkoliikennettä. On myös tärkeää, että hallinnonalojen henkilökuljetuksia (mm. koulukyydit, sosiaali- ja terveystoimen kuljetukset, Kelan korvaamat kuljetukset) yhdistetään ja saadaan näin kustannussäästöjä sekä palvelutason paranemista. Kaukoliikenteen peruspalvelutason hankinnassa on olennaista, että julkisin varoin ei rahoiteta useita vaihtoehtoja eri kulkumuodoilla. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että joukkoliikenteen järjestämistä kehitetään työ- ja elämäntilanteiden laajuisina kokonaisuuksina ja että kunta- ja hallintorajat eivät estä tehokkaiden järjestämismallien toteuttamista.

Myös uudet liikenneinvestoinnit parantavat joukkoliikenteen edellytyksiä. Esim. Kehärata ja Länsimetro lisäävät aikanaan joukkoliikennettä ja ohjaavat yhdyskuntarakennetta joukkoliikennettä suosivaan suuntaan.

Jotta joukkoliikenteen suosio saadaan aidosti vahvaan kasvuun, on palvelutasoa kuitenkin parannettava vielä monin keinoin; tarvitaan mm. liityntäpysäköintipaikoituksen lisäämistä, työsuhtematkalipun kehittämistä, älykkään liikenteen hyödyntämistä sekä aikataulujen luotetta-

vuuden ja matkustusturvallisuuden parantamista.

Lentoliikenteen osalta on tarkoitus laatia strategia, jossa mm. sovitaan lentoliikenteen tavoitteista muuttuneessa toimintaympäristössä. Valiokunta korostaa lentoyhteyksien turvaamista vientiteollisuuspaikkakunnille, joille kansainvälisten lentoyhteyksien toimivuus on yritysten ja elinkeinoelämän näkökulmasta välttämätöntä.

Rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisen osalta valiokunta korostaa, että asiasta voidaan päättää vasta kilpailun avaamisen hyödyistä ja haitoista tehdyn perusteellisen kokonaistaloudellisen arvion pohjalta. Valiokunta viittaa tältä osin hallitusohjelman kirjaukseen.

Suurten kaupunkiseutujen kehittämistoimia

Selonteossa nostetaan hyvin esille suurten ja kasvavien kaupunkiseutujen merkitys Suomen hyvinvoinnille ja kilpailukyvyille. Valiokunta pitää myös ns. MAL-aiesopimuksia hyvänä keinona edistää eheän, toimivan ja kilpailukykyisen kaupunkiseudun luomista valtion ja kuntien yhteistyönä. Aiesopimusmenettely koskee tässä vaiheessa neljää kaupunkiseutua (Helsinki, Tampere, Turku, Oulu), joita koskevasta hankekokonaisuudesta valtio sitoutuu maksamaan puolet (30 milj. euroa).

Valiokunta korostaa mm. joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen edistämiseen tähtäviä toimia. Saatujen kokemusten pohjalta on arvioitava edellytykset aiesopimuskäytännön laajentamiseen myös muille kasvaville kaupunkiseuduille.

On myös tärkeää, että valtio on valmis osallistumaan suurten kaupunkiseutujen (Helsingin, Turun ja Tampereen seudut) raideliikenneinvestointien rahoittamiseen. Lähtökohtana on kaupunkiratahankkeiden toteuttaminen puoliksi valtion ja kuntien kesken. Metron ja kaupunkiraitiotieiden rakentamista valtio avustaa 30 prosentin osuudella.

Raideliikenneinvestointien suunnittelu ja toteutus on pitkäkestoinen prosessi, jossa neljän vuoden aikajänne on varsin lyhyt. Kuntien ja muiden toimijoiden kannalta on tärkeää, että jo käynnissä olevien hankkeiden tarkoituksen-

mukainen jatkaminen voidaan varmistaa. Jatkossa on myös pyrittävä edelleen etsimään menettelytapoja, joilla parannetaan erilaisten aiesopimusten sitovuutta.

Talousarviorahoituksen kehittäminen ja rahoitusmallit

Hallitusohjelmassa on sitouduttu selvittämään liikenneinvestointien erilaisia budjetointi- ja rahoitusmalleja, mitä myös valtiovarainvaliokunta on edellyttänyt kuluven vuoden talousarviota koskevassa mietinnössään (VaVM 26/2011 vp).

Asiaa pohtineen työryhmän ehdotusten pohjalta on päädytty toimenpiteisiin, jotka joustavoittavat ja selkeyttävät talousarviomenettelyä mutta eivät kuitenkaan vaaranna valtiontalouden menojen hallinnan edellytyksiä ja vakautta. Muutokset ovat luonteeltaan teknisiä, ja ne on tarkoitettu ottaa käyttöön jo ensi vuoden talousarviossa. Jatkossa mm. väyläverkon kehittämismomentin (31.10.77) osalta luovutaan valtuusmenettelystä ja otetaan käyttöön 5-vuotinen siirtomääräraha. Talousarvion läpinäkyvyyttä parannetaan osoittamalla erillinen rahoitus kehittämishankkeiden suunnitteluun, ja TEN-tukia sekä ulkopuolisia rahoitusosuuksia käsitellään jatkossa kehysten rakennekorjauksina.

Työryhmä arvioi myös Infra Oy -tyyppisen valtionyhtiön ja valtion sisäisen lainamallikonseptin soveltamista. Malliin todettiin liittyvän vielä paljon epävarmuustekijöitä, mistä syystä pysyvän instituution perustamiseen ei katsottu olevan tässä vaiheessa mahdollisuuksia.

Valiokunta pitää myönteisenä, että pienillä teknisluonteisilla muutoksilla voidaan parantaa rahoituksen tehokkuutta ja joustavuutta. Mitä tulee Infra Oy:n kaltaisen valtionyhtiön perustamiseen, valiokunta pitää sen tapauskohtaista kokeilua mahdollisena, mikäli mallin käyttöön liittyvät epävarmuustekijät voidaan ratkaista.

Valiokunta pitää niin ikään hyvänä pääsääntönä sitä, että hankkeet rahoitetaan normaalilla talousarviorahoituksella. Talousarviorahoituk-

sen ohella on kuitenkin voitava käyttää myös muita rahoitustapoja, jos ne ovat valtion kannalta edullisempia kuin normaali talousarviorahoitus. Esim. elinkaarimallin käytöstä aiheutuu pitkälle ulottuvia vastuusitoumuksia valtion talousarvioon, mutta mallin käyttäminen voi olla joissakin erityistapauksissa perusteltua. Valiokunta korostaa, että liikennehankkeita koskevien päätösten tulee perustua aina yhteiskuntataloudelliselle kannattavuudelle ja liikennepoliittiselle vaikuttavuudelle.

Valtiovarainvaliokunta on usein korostanut tarvetta erottaa investointi- ja käyttömenot nykyistä selvemmin toisistaan. Valiokunta pitää tätä edelleen perusteltuna ja katsoo, että määrärahat tulisi osoittaa talousarviossa kustannusperusteisesti, jolloin voitaisiin erottaa juoksevat menot ja investoinnit. Valiokunta palaa asiaan yksityiskohtaisemmin kehys- ja talousarvion käsittelyn yhteydessä.

Lausunto

Lausuntonaan valtiovarainvaliokunta esittää,

että liikenne- ja viestintävaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että selonteon johdosta hyväksytään seuraava kannanotto:

1. Osana talouden kasvuedellytysten luomista, työllisyyden parantamista ja kestävyysvajeen ratkaisemista hallituksen on huolehdittava talousarvio- ja kehysvalmisteluissa liikennepoliittikan riittävästä rahoituksesta valiokunnan painotusten mukaisesti.

2. Venäjän talouskasvun tuomat mahdollisuudet on otettava painokkaammin huomioon kansallisessa liikennepoliitikassa, ja niiden tulee näkyä paremmin myös EU:n päätöksentekoon liittyvässä kannanmuodostuksessa.

VaVL 13/2012 vp — VNS 2/2012 vp

Helsingissä 23 päivänä toukokuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Kimmo Sasi /kok	Riitta Myller /sd (osittain)
jäs.	Pertti Hemmilä /kok	Mats Nylund /r
	Jouko Jääskeläinen /kd	Sirpa Paatero /sd (osittain)
	Timo Kalli /kesk	Raimo Piirainen /sd
	Sampsa Kataja /kok	Antti Rantakangas /kesk
	Mika Lintilä /kesk (osittain)	Eero Reijonen /kesk
	Kari Rajamäki /sd	Ismo Soukola /ps
	Pia Viitanen /sd (osittain)	Lenita Toivakka /kok
vjäs.	Pietari Jääskeläinen /ps	Anne-Mari Virolainen /kok.
	Johanna Karimäki /vihr	

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalko.