Valiokunnan mietintö LiVM 17/2021 vp– VNS 2/2021 vp

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032 (VNS 2/2021 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mietinnön antamista varten. Asia on lisäksi lähetetty valtiovarainvaliokuntaan lausunnon antamista varten.

Lausunto

Asiasta on annettu seuraava lausunto:
- valtiovarainvaliokunta VaVL 5/2021 vp

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:
- liikenneneuvos Hanna Perälä, liikenne- ja viestintäministeriö
- neuvotteleva virkamies Kaisa Kuukasjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- verkostojohtaja Asta Tuominen, Liikenne- ja viestintävirasto
- toimialajohtaja Pekka Rajala, Väylävirasto
- varautumispäällikkö Outi Nietola, Huoltovarmuuskeskus
- toimitusjohtaja Pasi Anteroinen, Liikenneturva
- erityisasiantuntija Tea Hoffren, Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta
- johtaja Kari Halme, Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- ylijohtaja Jukka Lehtinen, Keski-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- ylijohtaja Jaakko Ylinampa, Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- liikennejohtaja Timo Mäkikyrö, Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- johtaja Tuovi Päiviö, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- yhteyspäällikkö Marko Tanttu, Etelä-Savon maakuntaliitto
- maakuntajohtaja Pentti Malinen, Kainuun liitto
- maakuntajohtaja Esa Halme, Pirkanmaan liitto
- liikenneasiantuntija Tero Voldi, Pohjanmaan liitto
- liikennesuunnittelupäällikkö Petri Suominen, Uudenmaan liitto
- kaupunginjohtaja (Espoo) Jukka Mäkelä, Suurten kaupunkien C21-verkosto
- liikenne- ja katusuunnittelupäällikkö Reetta Putkonen, Helsingin kaupunki

- kehitysjohtaja Markku Heinonen, Lappeenrannan kaupunki edustaen myös Lappeenrannan lentoasemaa
- kaupungin insinööri Tapio Siikaluoma, Oulun kaupunki
- johtaja Mikko Nurminen, Tampereen kaupunki
- maankäyttöjohtaja Jyrki Lappi, Turun kaupunki
- osaston johtaja Sini Puntanen, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
- joukkoliikennejohtaja Mika Periviita, Tampereen seudun joukkoliikenne Nysse
- suunnittelupäällikkö Lauri Jorasmaa, Turun seudullinen joukkoliikenne Föli
- johtaja Juhana Hyrkkänen, Ilmatieteen laitos
- johtaja Timo Räikkönen, Destia Oy
- lentoasemaverkoston johtaja Jani Jolkkonen, Finavia Oyj
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Timo Koskinen, Finnair Oyj
- toimitusjohtaja Pertti Korhonen, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy
- vaikuttavuusjohtaja Mikko Saariaho, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy edustaen myös Fintraffic Lennonvarmistus Oy:tä
- yhteiskuntasuhdejohtaja Ida Schauman, MaaS Global Oy
- tutkimusjohtaja Merja Penttinen, Teknologian tutkimuskeskus VTT Oy
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- erityisasiantuntija Hanna Kalenoja, Autoalan Keskusliitto ry
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK ry
- toimitusjohtaja Jarmo Matilainen, Finnet-liitto ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry
- johtava liikenne- ja elinkeinopoliittinen asiantuntija Päivi Wood, Keskuskauppakamari
- toimitusjohtaja Pekka Aaltonen, Logistiikkayritysten Liitto ry
- lakimies Kai Massa, Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
- logistiikkapäällikkö Alina Koskela, Metsäteollisuus ry
- toiminnanjohtaja Vellu Taskila, Pyöräliitto
- koordinaattori Jari Kaaja, Pyörämatkailukeskus
- hallituksen jäsen Timo Lind, RPAS Finland ry
- toiminnanjohtaja Timo Latikka, Suomen ilmailuliitto - SIL
- kehittämispäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- toimitusjohtaja Annaleena Mäkilä, Suomen Satamaliitto ry
- toimitusjohtaja Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto ry
- toimitusjohtaja Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry
- hallituksen varapuheenjohtaja Pekka Koskinen, Suomen Vesitieyhdistys ry
- ekonomisti Sampo Seppänen, Suomen Yrittäjät ry
- johtaja, kestävä kehitys Helena Soimakallio, Teknologiateollisuus ry
- lakimies Mika Välimaa, Vammaisfoorumi ry
- oikeuksienvalvonnan asiantuntija Minna Ågren, Vammaisfoorumi ry
- toiminnanjohtaja Marko Forsblom, Älykkään liikenteen verkosto - ITS Finland ry

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Posti Oy
- Telia Finland Oyj
- Auto- ja Kuljetusalan Työntekijäliitto AKT ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

Valiokunta on saanut ilmoituksen, ei lausuttavaa:
- DNA Oy
- Elisa Oyj

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ensimmäistä kertaa laadittu kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva strateginen suunnitelma, joka ohjaa tie- ja raideinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Se on valmisteltu laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa ja valmistelua on ohjannut parlamentaarinen ohjausryhmä. Suunnitelma on kaksitoistavuotinen ja nykyinen suunnitelma ulottuu vuosille 2021—2032. Suunnitelmaa päivitetään neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan.

(2) Liikennejärjestelmällä tarkoitetaan kaikki liikennemuodot kattavasta henkilö- ja tavaraliikenteestä, niitä palvelevista liikenneverkoista, viestintäyhteyksistä ja tiedosta sekä liikenteen palveluista annetussa laissa (320/2017) tarkoitetuista palveluista, liikennevälineistä ja liikennettä ohjaavista järjestelmistä muodostuvaa kokonaisuutta.

(3) Suunnitelma sisältää muun muassa kuvauksen nykytilasta, toimintaympäristön muutoksista sekä määrittelee vision, tavoitteet ja strategiset linjaukset liikennejärjestelmän kehittämiselle. Suunnitelma sisältää myös toimenpideohjelman, valtion rahoitusohjelman sekä evästykset seuraavan suunnitelman laatimiseen. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Lisäksi tavoitteena on parantaa liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta ja mahdollisuuksia valita kestävämpiä liikennemuotoja erityisesti kaupunkiseuduilla.

(4) Suunnitelmalla on yhtymäkohtia moneen eri suunnitelmaan, strategiaan ja tiekarttaan, ja niiden yhteen sovittaminen ja yhteisten tavoitteiden, kuten liikenneturvallisuuden, huomioiminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittämiselle.

Fossiilittoman liikenteen tiekartta. (5) Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä perustuu hallitusohjelman kirjaukseen tiekartan laatimisesta fossiilittomaan liikenteeseen hiilineutraaliustavoitteen mukaisesti. Ensimmäisessä vaiheessa keväällä 2021 päätetään tuista ja kannusteista, joilla edistetään liikenteen päästöttömyyttä periaatepäätöksen toimeenpanoon osoitettujen määrärahojen puitteissa. Toisessa vaiheessa syksyllä 2021 muun muassa Suomen kestävän kasvun ohjelman, valtiovarainministeriön liikenteen verotustyöryhmän ratkaisujen sekä EU aloitteiden selvittyä lisätään valikoimaan tarkoituksenmu-

kaiset lisäkeinot. Kolmannessa vaiheessa, viimeistään syksyllä 2021, hallitus arvioisi ja päättäisi mahdollisesta kansallisten lisätoimien tarpeesta liikenteen päästövähennyksiä koskien.

(6) Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja fossiilittoman liikenteen tiekarttaa on valmisteltu samanaikaisesti, ja liikenteen verotusta ja maksuja on tarkasteltu edellä mainitun valmistelun kanssa rinnakkain valtiovarainministeriön työryhmässä. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä energiatehokkuuteen. Käynnissä olevilla rinnakkaisilla hankkeilla voi olla huomattavia vaikutuksia liikennejärjestelmään. Valiokunta pitää hyvänä, että näitä vaikutuksia tullaan huomioimaan seuraavan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

(7) Fossiilittoman liikenteen tiekartan luonnoksessa yhdeksi selvitettäväksi toimenpiteeksi on nostettu myös tieverkon kunnossapito, jonka suunnittelu on osoitettu tehtäväksi osana valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urautuminen lisäävät merkittävästi polttoaineenkulutusta. Myös talvikunnossapito vaikuttaa polttoaineenkulutukseen. Tien kunnossapidolla on siten arvioitu olevan verrattain suuri vaikutus polttoaineenkulutukseen ja sitä kautta myös päästöihin. Asiantuntijakuulemisen mukaan liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tien kunnossapito tulisi nostaa selvemmin esille myös päästöjen vähentämistoimenpiteenä, jolle on määriteltävissä päästövaikutukset. Tieverkon kunnossapidon kehittämistoimenpiteet tulisi suunnitella siten, että ne edistävät myös päästöjen vähentämistä ja tukisivat osaltaan fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpidevalikoimaa.

(8) Liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on keskeinen merkitys liikenteen päästövähennystavoitteiden saavuttamiselle. Tieliikenteen sujuvuus ja päällysteiden kunto vähentävät tieliikenteen päästöjä. Raide- ja vesiliikennettä edistävät investoinnit toimivat samaan suuntaan. Tämän vuoksi valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikenneväylien kunnossapidon ja kehittämisen päästövähennysvaikutukset on arvioitava investointiohjelman yhteydessä, ja ne kuuluvat myös osaksi fossiilittoman liikenteen tiekartan toimenpiteitä.

Pääväyläasetus. (9) Maantielaki (503/2005) ja pääväyläasetus (933/2018) määrittävät pääteiden tienpidolle yleiset tavoitteet sekä tien toiminnallisesta luokasta tai pääväylän palvelutasoluokasta riippuvat palvelutasotavoitteet matkoille ja kuljetuksille. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkentaa lain tavoitteita suunnitelman arviointikehikoksi.

(10) Tienpitäjän on huolehdittava maanteiden pääväylien riittävän palvelutason ylläpitämisestä huomioiden kunkin maantien liikenteellinen merkitys. Pääväyliin kuuluvat tiet luokitellaan palvelutasoluokkiin I ja II niiden liikenteellisen merkityksen perusteella. Maanteiden luokittelu palvelutasoluokkiin esitetään asetuksen liitteessä. Tason I pääväylillä tienpitäjän on turvattava pitkämatkaisen liikenteen hyvä ja tasainen matkanopeus. Tason II pääväylillä tienpitäjän on turvattava alueelliset olosuhteet huomioon ottaen pitkämatkaiselle liikenteelle mahdollisimman tasainen matkanopeus.

Periaatteita

(11) Selonteko perustuu kahdelle perusperiaatteelle, jotka ovat pitkäjänteinen sitoutuminen suunnitelmaan ja sen myötä pitkäjänteinen rahoitus. Selonteossa kuvataan kolme tavoitetta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus.

Pitkäjänteinen sitoutuminen

(12) Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti nimenomaan pitkäjänteisyyden takaamiseksi. Suunnitelma laaditaan kerrallaan kahdeksitoista vuodeksi ja sitä päivitetään hallituskausittain. Tarkoituksena on turvata suunnitelman toteutuminen hallituskausien vaihteluista huolimatta. Valtiovarainvaliokunta korostaa liikenne- ja viestintävaliokunnalle selonteosta antamassaan lausunnossa VaVL 5/2021 vp hallitus- ja vaalikausien yli ulottuvaa vahvaa sitoutumista suunnitelman toimeenpanoon. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan

> ***eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.***

Pitkäjänteinen rahoitus

(13) Parlamentaarinen ohjausryhmä piti rahoitustavoitteena, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitustaso myötäilisi pitkällä aikavälillä keskimäärin yhden prosentin osuutta bruttokansantuotteesta. Pitkäjänteisen rahoituksen tarkoituksena on turvata suunnitelman toteutuminen budjettivaihteluista riippumatta. Valtiovarainvaliokunta on pitänyt välttämättömänä, että hallitus sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

Tavoitteet

(14) Selonteon kolme tavoitetta ovat saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näitä tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset, joita saavutettavuustavoitteen osalta on neljä.

Saavutettavuus. (15) Selonteon mukaan liikennejärjestelmän tulee taata koko Suomen saavutettavuus ja vastata elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Saavutettavuustavoite on jaettu strategisissa linjauksissa neljään osaan: alueiden kansainväliseen saavutettavuuteen, alueiden väliseen saavutettavuuteen, alueiden sisäiseen saavutettavuuteen sekä matkojen ja kuljetusten palvelutasoon. Periaatteena on 3 tunnin saavutettavuus Suomen sisäisessä liikenteessä ja muualtakin kuin Helsinki-Vantaan lentokentältä muihin maihin, mikä korostaa maakuntakenttien ja rajanylityspaikkojen merkitystä liikenteen ja logistiikan kehittämisessä.

(16) Alueiden kansainvälisen saavutettavuuden osalta parannetaan Suomen ja alueiden kansainvälistä saavutettavuutta kustannustehokkaasti erityisesti elinkeinoelämän näkökulmasta. Aluei-

den välisen saavutettavuuden osalta kehitetään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta merkittäviä yhteyksiä maakuntakeskusten välillä ja yhteyksiä Helsinkiin ja Helsingistä muualle Suomeen. Alueiden sisäinen saavutettavuus tähtää säilyttämään elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeät yhteydet alueelta maakuntakeskuksiin ja muihin tärkeisiin keskuksiin. Matkojen ja kuljetusten hyvällä palvelutasolla kehitetään liikenteen solmukohtien ja matkaketjujen toimivuutta kaikkien väestöryhmien ja yritysten tarpeiden täyttämiseksi.

Kestävyys. (17) Kestävyyden peruselementtinä on, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat — erityisesti kaupunkiseuduilla. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn ja muiden kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa, mikä osaltaan tukee kestävää kehitystä.

(18) Selonteon kestävyystavoite kulkee rinnan fossiilittoman liikenteen tiekartan kanssa ja on siten omiaan vähentämään liikenteen päästöjä.

Tehokkuus. (19) Tehokkuuden tunnusmerkistönä on, että liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee. Nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Tehokkaan liikenteen ohjauksen ja digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

(20) Valiokunta pitää näitä periaatteita ja tavoitteita kannatettavina ja katsoo, että on hyvä tukeutua näihin periaatteisiin suunnitelman toteuttamisessa ja kehittämisessä. Tavoitteet ja strategiset linjaukset antavat toimivat kriteerit myös toteutuksen arvioinnille ja seurannalle.

Rahoitus

(21) Valtiovarainvaliokunta käsittelee lausunnossaan VaVL 5/2021 vp selontekoa oman toimialansa näkökulmasta ja keskittyy erityisesti selonteon budjettitaloudellisiin vaikutuksiin. Valtiovarainvaliokunta kiinnitti huomiota siihen, että etenkään suunnittelukauden ensimmäisten vuosien matala rahoitustaso ei vastaa parlamentaarisen ohjausryhmän asettamaa rahoitustasotavoitetta. Valtiovarainvaliokunta piti kuitenkin myönteisenä, että vuodesta 2025 lähtien perusväylänpidon rahoitusta on tarkoitus korottaa, minkä lisäksi määrärahassa otetaan huomioon yleinen kustannustason nousu, joka on ollut viimeisten 10 vuoden aikana noin 2,5 prosenttia vuodessa.

Julkisen talouden suunnitelma

(22) Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanon kannalta on valitettavaa, että selonteon valmistumisen jälkeen, 12.5.2021 annetussa julkisen talouden suunnitelmassa (VNS 3/2021 vp) liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdistetaan vuodesta 2023 eteenpäin 110 miljoonan euron säästövelvoite, joka on osoitettu kokonaisuudessaan kehittämishankemomentille (31.10.77). Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan näkemykseen, että säästövelvoitteen kohdentamista on vielä tarpeen arvioida, sillä määrärahaleikkaus heikentää suunnitelman uskottavuutta ja vaikeuttaa sen toimeenpanoa etenkin vuosina 2023—2024, jolloin kehittämisrahoituksen taso on muutoinkin matala.

Yhteisrahoitusmalli

(23) Suunnitelmaan sisältyy valtiovarainvaliokunnan mukaan hyvä kuvaus käytössä olevista liikenneverkon rahoitusmalleista. Valtiovarainvaliokunta katsoo, että sopimuksellinen yhteisrahoitusmalli on hyvä tapa saada yhteisesti tärkeiksi tunnistettuja hankkeita eteenpäin. Valtiovarainvaliokunta toteaa kuitenkin, että yhteisrahoituksen hyödyntäminen edellyttää tapauskohtaista neuvottelumenettelyä, jossa on otettava huomioon muun muassa eri osapuolien saama hyöty ja rahoittajien taloudellinen kantokyky.

(24) Asiantuntijakuulemisessa yhteisrahoitusmalliin on suhtauduttu osittain erittäin kielteisesti. Asiantuntijakuulemisen mukaan vaihtoehtoiset rahoitusmallit ovat käyttökelpoisia, kun ne tehdään täysin vapaaehtoiselta pohjalta eri sopijapuolten kesken, esimerkiksi isoissa liikennehankkeissa tai MAL-sopimusten puitteissa. Lähtökohtana kuitenkin on pidetty sitä, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta. Yhteisrahoitusmallin periaatteiden tulisi koskea ainoastaan isoja hankekokonaisuuksia, jotka eivät sisälly käytössä oleviin hyväksyttyihin kustannusjakosuosituksiin.

(25) Toimintaa kehitettäessä tulee myös saadun selvityksen mukaan välttää toimintatapaa, joka käytännössä johtaisi valtion omistaman infrastruktuurin investointivastuun siirtymiseen kunnille. Se ei vastaisi valtion ja kuntien työnjakoa ja olisi ristiriidassa nykylainsäädännön kanssa. Valiokunta katsookin, että selontekoon sisältyvän valtion ja kuntien yhteisrahoitusmallin tarkoituksena ei tule olla liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteiden muuttaminen eikä sitä pidä sellaisena käyttää. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan

> ***eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita.***

(26) Asiantuntijakuulemisessa on kannatettu pitkäjänteistä sopimista valtion ja kuntien välisistä kustannusjakoperiaatteista liikennehankkeiden rahoittamiseksi. Valiokunta katsookin, että valtion omistaman infrastruktuurin investointivastuun ei tule siirtyä kunnille, vaan noudattaa valtion ja kuntien työnjakoa. Tulee yhteistyössä valtion ja kuntien kesken pyrkiä selkeiden, ennakointia parantavien periaatteiden luomiseen yhteisrahoitukselle.

Satamien ja vesiväylien rahoitus. (27) Valiokunnan huomiota on myös kiinnitetty siihen, että Suomen satamien näkökulmasta esitetyn yhteisrahoituksen periaatteet eivät vastaa niitä periaatteita, joita yleisiin satamiin johtavien vesiväylien investoinneissa on noudatettu pitkällä linjalla. On korostettu, että yleisten satamien vaikutus Suomen talouteen ja hyvinvointiin ulottuu poikkeuksetta sataman alueellista sijaintia laajemmalle, usein kansalliseen ja kansainväliseen ulottuvuuteen. Satamat ovat luonteeltaan investointivetoinen toimiala, ja siten kilpailevat toistensa kanssa nimenomaan infrastruktuuriin tekemiensä investointien kautta. Edelleen on todettu, että soveltamalla erilaisia pelisääntöjä eri satamayhtiöiden kanssa toteutettaviin infrastruktuuri-investointeihin valtio vaikuttaa tahtomattaan satamayhtiöiden keskinäiseen kilpailuun. Asiantuntijakuulemisessa onkin esitetty, että suunnitelmassa valtion esittämää "hyötyjä maksaa" -periaatetta ei sovelleta yleisten meri- ja sisävesisatamien vesiväyläinvestointien rahoituksessa sataman luonteen vuoksi ja että valtion tulee sitoutua noudattamaan tasapuolisia periaatteita satamiin johta-

vien meri- ja vesiväylien investointien rahoituksessa. Valiokunta katsoo tämän vuoksi että, satamiin johtavien vesiväylien yhteisrahoitushankkeissa tulee noudattaa periaatetta, jonka mukaan valtio vastaa hankkeessa omista investointikustannuksistaan ja satama hallinnoimansa alueen investoinnin kustannuksista.

(28) Lisäksi valiokunta toteaa, että asiantuntijakuulemisessa on pidetty tärkeänä, että suunnittelukauden valtion budjettirahoitteiset voimavarat kaksinkertaistetaan vesiväylien kehittämiseksi.

Perusväylänpito

(29) Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että nykyinen tilanne, jossa esimerkiksi maantieverkon perusväylänpidon rahoitustaso vaihtelee voimakkaasti vuosittain ei ole hyvää omaisuuden hoitoa. Esimerkkinä tästä on asiantuntijakuulemisessa mainittu maantieverkon päällystekorjaukset. Vuonna 2020 määrärahat mahdollistivat saadun selvityksen mukaan päällysteiden uusimisen noin 4 000 kilometrin matkalta ja vuonna 2021 noin 2 500 kilometrin matkalta. Suuren vaihteluvälin takia päällystemarkkina on epätasapainossa, jonka seurauksena markkinoilla on pulaa tekijöistä, jolloin tilaaja maksaa ylimääräistä ja toisaalta yritykset ja työntekijät kärsivät työpulasta. Suunnitelmallisuuden puutteen takia kokonaisuudesta tulee kallis ja huonosti toimiva ja päällysteet ovat jatkuvasti puutteellisessa kunnossa. Sama koskee myös muita investointeja, kuten siltojen korjauksia. Selonteossa perusväylänpidon rahoituksen voimakas vaihtelu jatkuu vuosien 2021 ja 2026 välillä.

(30) Perusväylänpidon arvioidussa vuosittaisessa määrärahatasossa on vuosien 2023 ja 2024 kohdalla selkeä kuoppa määrärahan laskiessa 15 % vuodesta 2022 vuoteen 2023 ja edelleen 8 % vuoden 2022 tasosta vuoteen 2024. Lausunnossaan julkisen talouden suunnitelmasta valiokunta pitää perusväylänpitoa erittäin tärkeänä sekä liike-elämän toimivuuden että maan asutettuna pitämisen näkökulmasta. Asian käsittelyn yhteydessä valiokunnan huomiota kiinnitettiin siihen, että tieverkon korjausvelka sisältää myös kävelyn ja pyöräilyn väylien korjausvelkaa. Valiokunta korostaa uudelleen, että perusväylänpidon määrärahoja ei tule leikata valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tasosta, jotta korjausvelka ei kasva entisestään.

Väylämaksujen puolitus. (31) Valiokunta on julkisen talouden suunnitelmasta VNS 3/2021 vp antamassaan lausunnossa LiVL 15/2021 vp katsonut, että väylämaksua ei tule korottaa nykyisestä tasosta julkisen talouden suunnitelman kaudella. Nyt käsittelyssä olevan selonteon yhteydessä valiokunnan huomiota on uudelleen kiinnitetty väylämaksun puolituksen jatkamiseen julkisen talouden suunnitelman kauden loppuun asti.

(32) Valiokunta uudistaa kantansa väylämaksun puolittamisesta. On myös tärkeää, että väylämaksun perusteissa säilyy jääluokkaporrastus sekä käyntikertaleikkuri, jotka osaltaan toimivat kannusteena siihen, että Suomella on jäissäkulkukykyisiä, jäävahvistettuja rahti- ja matkustajaaluksia ympärivuotisessa liikenteessä varmistamassa luotettavat ja turvalliset merikuljetukset kaikissa oloissa.

Yksityistiet. (33) Valiokunta on tyytyväinen valtion yksityistieavustusten lisäämiseen, joka valtiovarainvaliokunnan mukaan vastaa liikennejärjestelmän tarpeita.

Kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuri. (34) Polkupyörät, mukaan lukien sähköpolkupyörät, ovat erityisesti lyhyemmillä etäisyyksillä kestävä ja myös terveyden kannalta kannatettava liikkumismuoto. Valiokunta pitää tärkeänä, että kestävien liikkumismuotojen kuten kävelyn ja pyöräilyn lisääntymisen edellytyksiä kehitetään siten, että erityisesti taajama-alueilla lyhyitä henkilöautomatkoja voidaan korvata kestävämmillä liikkumismuodoilla. Myös maantieverkkoa kehitettäessä tulee ottaa huomioon kävelyn ja pyöräilyn ja uudenlaisten liikkumisvälineiden turvallisuus muun muassa huomioimalla pientareiden riittävä leveys.

(35) Selonteon mukaan valtio jatkaa valtionavustusta kunnille katuverkkoa koskeviin hankkeisiin, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta ja siten lisätään kävely- ja pyöräilymatkojen määrää ja kulkutapaosuutta. Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoitetaan kuluvana vuonna 29,3 miljoonaa euroa ja rahoitusohjelman mukaan valtion avustus on vuositasolla 30 miljoonaa euroa vuosina 2025—2032. Lisäksi valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla vähintään 10 miljoonalla eurolla vuodessa. Vuosien 2022—2024 avustustaso on kehyspäätöksen mukaisesti 3,5 miljoonaa euroa. Valtionavustuksen edellytyksenä on, että kunnat käyttävät kävely- ja pyöräliikenteen hankkeiden rahoittamiseen katuverkolla vastaavan summan. On niin ikään tärkeää, että kunnat tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä kehittämällä muun muassa kaupunkipyöräjärjestelmiä. Yhdessä valtakunnallisten toimien kanssa paikalliset toimet edistävät osaltaan myös pyörämatkailua, johon valiokunnan saaman selvityksen mukaan liittyy huomattavaa kasvupotentiaalia.

(36) Valiokunta katsoo, että selonteossa on tuotu esille hyvin toimenpiteitä kävelyä ja pyöräilyä koskevien tavoitteiden toteuttamiseksi. Investointiavustuksilla on saadun selvityksen mukaan saatu tällä hallituskaudella toteutettua jo kymmeniä kävelyn ja pyöräilyn edistämishankkeita eri puolilla Suomea ja selonteon mukaan infrastruktuurin parantamista jatketaan. Lisäksi rahoitustasoa korotetaan vuodesta 2025 eteenpäin. Asiantuntijakuulemisessa on kuitenkin tuotu esille näkemyksenä, että esitetty rahoitustaso on edelleen liian matala tavoitteisiin nähden, ottaen huomioon, että tieverkon korjausvelasta merkittävä osa on kävelyn ja pyöräilyn väylien korjausvelkaa. Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen nosto 100 miljoonaan euroon olisi myös kansantaloudellisesti kannattavaa. Tämä perustuu Traficomin laatimaan vaikuttavuusarviointiin, jonka mukaan vastinrahoituksen kanssa yhteensä 200 miljoonan euron investoinneilla saavutetaan noin 1,4 mrd. euron hyödyt, kun siirtyminen moottoriajoneuvoista aktiiviseen liikkumiseen parantaa muun muassa kansanterveyttä ja vähentää liikenteen päästöjä.

Kehitysinvestoinnit

(37) Asiantuntijakuulemisessa valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että tarpeeseen nähden kehittämisinvestointimääräraha on selkeästi liian pieni, mikä heijastuu erityisesti maantieverkon kehittämisinvestoinneihin. Lisäksi tulisi huomioida, että kehittämisinvestoinneille varattu 500 miljoonan euron määräraha on ostoarvoltaan huomattavasti pienempi suunnitelman viimeisinä vuosina verrattuna suunnitelmakauden alkuvuosiin.

(38) Valtiovarainvaliokunta pitää raideliikenteen rahoitustason nostoa perusteltuna rataverkon suuren peruskorjaustarpeen vuoksi. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää välttämättömänä, että raideinvestointien myötä myös raideliikenteen palvelutaso ja turvallisuus tulee turvata jatkossa.

Valtiovarainvaliokunta pitää kuitenkin selvänä, että Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pinta-alaltaan laajassa maassa tarvitaan myös kattava, hyväkuntoinen ja jatkuvasti kehittyvä maantieverkko. Tieverkon rahoitus on kuitenkin jäämässä vaatimattomaksi rahoitustarpeisiin nähden, sillä selonteon mukaan pelkästään maanteiden pääväylien investointitarpeet ovat noin 2—3 mrd. euroa seuraavan 10 vuoden aikana, mutta uusiin hankkeisiin on suunnittelukaudella käytettävissä vain noin 1,4 mrd. euroa.

Suuret raideliikennehankkeet. (39) Asiantuntijakuulemisessa on nähty perusteltuna, että suurten raideliikennehankkeiden rahoitus on irrotettu normaalista budjettirahoituksesta niiden kokoluokan vuoksi. Talouskasvun näkökulmasta näiden hankkeiden edistäminen on erittäin perusteltua, niiden avulla voidaan myös luoda mahdollisuuksia kasvulle niiden vaikutusalueilla.

(40) Valiokunta toteaa valtiovarainvaliokunnan pitävän perusteltuna linjausta, jonka mukaan uusien nopeiden ratayhteyksien suunnittelua pyritään vauhdittamaan hankeyhtiöiden kautta, ja että niiden rahoitus käsitellään erikseen liikennejärjestelmäsuunnitelman muusta rahoituksesta. Näin ne eivät vaaranna nykyverkon kunnossapitoa tai peruskorjausta.

Investointiohjelma. (41) Suunnitelmaan ei sisälly konkreettista investointiohjelmaa, vaan tarkoituksena on, että Väylävirasto laatii sen kuluvan vuoden aikana. Ohjelma sisältää linjaukset seuraavien 6—8 vuoden aikana käynnistettävistä hankkeista sekä niiden toteuttamisjärjestyksestä ja rahoituksesta.

(42) Suunnitelmassa on esitetty maantieverkon kehittämisinvestointien rahoituksen säilyvän noin nykytasolla. Tällä rahoitustasolla voidaan toteuttaa esimerkiksi noin 1/3 maanteiden pääväylien merkittävimmistä investointitarpeista. Linjaukset kehittämisrahoituksen kohdentamisesta muun muassa elinkeinoelämän toimintaedellytysten, työmatkaliikenteen tarpeiden ja liikenneturvallisuuden parantamiseen antavat saadun selvityksen mukaan hyvän lähtökohdan investointiohjelman valmisteluun.

(43) Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää valtiovarainvaliokunnan linjauksia investointiohjelmasta hyvinä ja kannatettavina. On tärkeää, että investointiohjelmaan sisältyvillä hankkeilla vahvistetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä ja tuetaan koko maan sekä alueiden kilpailukykyä ja hyvinvointia. Valiokunta painottaa valtiovarainvaliokunnan tavoin vahvaa sitoutumista investointiohjelman toimeenpanoon, sillä se on riippuvainen vaalikausien yli ulottuvista kehys- ja talousarviopäätöksistä. On tärkeää, että suunnitelmavarannon riittävyyttä ja ajantasaisuutta parannetaan. Myös hankkeiden hyöty-kustannussuhteen laskentatapaa on tarpeen kehittää niin, että hankkeista aiheutuvat taloudelliset vaikutukset otetaan aiempaa laajemmin huomioon.

EU-rahoitus

(44) Valiokunta on lausunnossaan julkisen talouden suunnitelmasta korostanut Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineen (CEF-2) hyödyntämistä. Tämän mukaan EU-rahoitushakujen aukeaminen vuosina 2021, 2022 ja 2023 tarkoittaa, että Suomella tulisi olla vakaa näkymä kansallisesta rahoituksesta liikennehankkeiden osalta näille vuosille. Kehittämishankkeiden osalta jaossa on 1,75 miljardia euroa ja modernisointihankkeiden osalta 1,12 miljardia euroa vuosittain alkaen vuoden 2021 rahoitushausta, joka konkretisoituu vuonna 2022.

(45) Myös valtiovarainvaliokunta korostaa lausunnossaan VaVL 5/2021 vp, että jatkossa on erityisen tärkeä varmistaa hankesuunnittelun eteneminen siten, että Suomella on rahoitushakujen tahdissa jatkuvasti vireillä kriteerit täyttäviä hankkeita varsinkin ratojen ydinverkon kiireellisen kohentamisen rahoittamiseksi. On myös tärkeää hakea rahoitusta maanteille, mikäli rahoitusväline antaa siihen mahdollisuuden.

(46) Julkisen talouden suunnitelman asiantuntijakuulemisessa kannettiin huolta siitä, että Julkisen talouden suunnitelman toteuttaminen tulee heikentämään Suomen mahdollisuuksia hyödyntää EU-rahoituksen saamista joka tapauksessa toteutettaviin kohteisiin. Lisäksi se saattaa asettaa huomattavia haasteita liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanolle ja siirtymälle kohti vähäpäästöisempää liikennettä. Liikennejärjestelmään kohdistuukin suuria haasteita sekä fossiilittoman liikenteen tiekartan että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimeenpanemiseksi. Tämän vuoksi valiokunta korostaa uudelleen, että liikennejärjestelmän suunnittelu edellyttää rahoituksen vakautta ja sen riittävää tasoa. Taso tulee jatkossa nostaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja fossiilittoman liikenteen tiekartan edellyttämälle tasolle.

(47) Vuosille 2023 ja 2024 osuva merkittävä määrärahatason pudotus uhkaa asiantuntijakuulemisen mukaan myös EU-rahoituksen saamista. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Suomi pyrkii kasvattamaan saantoaan Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineestä (CEF-2). Valiokunta korostaakin tämän vuoksi uudelleen, että jatkossa on pyrittävä hyödyntämään kaikki mahdollinen EU-rahoitus.

Liikenteen verotus

(48) Valtiovarainvaliokunta kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että selonteon antamisen jälkeen on valmistunut valtiovarainministeriön asettaman virkamiestyöryhmän raportti, jossa arvioidaan liikenteen verotuksen uudistamistarpeita valtiontalouden ja ilmastotavoitteiden kannalta hallituskautta pidemmällä aikajaksolla. Valtiovarainvaliokunta toteaa, että työryhmän ehdotusten jatkovalmistelusta ja toteuttamisesta päätetään erikseen.

Valtion liikenneverkko

(49) Valtion liikenneverkko muodostuu maantieverkosta, rataverkosta ja vesiväylistä. Suomessa tieliikenteen osuus liikkumisessa ja kuljettamisessa on hallitseva. Kaikki tiet ja kadut palvelevat osaltaan koko liikennejärjestelmää ja jokaisella tieverkon osalla on oma merkityksensä. Teiden ja siltojen kunto sekä talvikunnossapito ovat liikkumisen perusta. Valiokunta tiedostaa, että suurimpana haasteena 12-vuotisella suunnittelukaudella on koko laajan tieverkon pitäminen riittävän hyvässä kunnossa.

(50) Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että kaikki raideliikennettä edistävät hankkeet, niin valtakunnalliset kuin alueellisetkin, tukevat tavoitetta saavutettavasta, kestävästä ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä. Valtiovarainvaliokunta on pitänyt lausunnossaan raideliikenteen rahoitustason nostoa perusteltuna rataverkon suuren peruskorjaustarpeen vuoksi. Valtiovarainvaliokunnan tavoin liikenne- ja viestintävaliokunta pitää kuitenkin selvänä, että Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pinta-alaltaan laajassa maassa tarvitaan myös kattava, hyväkuntoinen ja jatkuvasti kehittyvä maantieverkko.

(51) Selonteon mukaan vesiväylästön nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita, mutta uusimmat alukset edellyttävät väylien riittävän kulkusyvyyden lisäksi väylien leventämistä. Sisävesiliikenteen kehittämisen kannalta keskeistä on Saimaan kanavan sulkujen pidentämishanke, joka vaikuttaa koko Saimaan järvialueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja elinkeinoelämän kuljetuksiin, ja tämän lisäksi sisävesisatamien kehittäminen.

Perusväylänpito

(52) Päätiet — noin 13 400 km — muodostavat tieverkon rungon ja niillä on erityisen tärkeä merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvylle ja alueiden kehittämiselle. Asiantuntijakuulemisen mukaan liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaan pelkästään maanteiden pääväylillä noin 200 tiekilometrillä on kaikkein merkittävämpiä puutteita palvelutasossa sujuvuuden, turvallisuuden tai ympäristöhaittojen kannalta. Saadun selvityksen mukaan näiden tieosuuksien palvelutaso tulisi nostaa vastaamaan asetuksen vaatimuksia sekä nykyisiä liikennemääriä ja kuljetustarpeita.

(53) Tavaraliikenteestä 86 % on tieliikennettä ja elinkeinoelämän kuljetukset keskittyvät pääteille. Tieverkkoa tulee kehittää logistisen kilpailukyvyn, aikataulujen luotettavuuden, turvallisuuden, päästöjen vähentämisen sekä automaation käyttömahdollisuuksien vuoksi. Alemmalla tieverkolla tarvitaan saadun selvityksen mukaan täsmäparannuksia yritystarpeiden mukaisesti.

(54) Henkilöliikenteessä tieliikenteen osuus on vielä suurempi, noin 90 %. On ilmeistä, että tieliikenteen kysyntä pysyy vahvana tulevaisuudessa. Tieliikenne muuttuu ilmastotoimien myötä kestäväksi kulkumuodoksi, liikenteen päästöt on tarkoitus puolittaa suunnitelmakaudella ja ne tulee nollata vuoteen 2045 mennessä. Valiokunnan huomiota on kiinnitetty siihen, että suunnitelman visiossa ja toimenpiteissä tulisi huomioida tieliikenteen merkitys tulevaisuuden kestävänä kulkumuotona raide- ja vesiliikenteen ohella.

(55) Suunnitelman mukaan perusväylänpitoon osoitettavaa rahoitusta lisätään ja siten muun muassa vähennetään väylien korjausvelkaa 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon. Valiokunta korostaa, että tämä on erittäin tarpeellinen toimenpide väyläomaisuudesta huolehtimisen ja suunnitelman yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. Myös rahoituksen suuntaaminen kunnossapitoa painottavaksi on kannatettavaa. Esimerkiksi maanteiden talvikunnossapidon rahoitustasoa on korotettu viime vuosien aikana ja on erinomaista, että suunnitelmassa sitoudutaan tähän korotetun tason ylläpitämiseen myös tulevaisuudessa.

(56) Suunnitelmaan on lausuntokierroksen jälkeen lisätty uusi toimenpide, jonka mukaan Väylävirasto laatii perussuunnitelman ohjaamaan perusväylänpidon rahoituksen kohdentamista. Asiantuntijakuulemisessa perussuunnitelmaa on pidetty hyvänä kokonaisuuden hallinnan kannalta. Alueellinen liikkumavara tulisi säilyttää ja tämä tulisi huomioida myös rahoituksen ohjelmoinnissa. ELY-keskuksilla on alueellisina toimijoina paras asiantuntemus oman alueensa maantieverkon tarpeista ja ongelmakohteista ja ELY-keskusten roolia on pidetty keskeisenä myös perussuunnitelmaa laadittaessa.

Alempiasteinen väyläverkko. *(57)* Valiokunta korostaa, että alempiasteinen väyläverkko on tärkeä osa vientikuljetusketjua. Asiantuntijakuulemisessa on katsottu, että alempiasteisen väyläver-

kon kriittinen merkitys elinkeinoelämälle, vientikuljetusketjuille ja puukuljetuksille tulisi näkyä kautta linjan pääväylien kanssa tasapuolisesti suunnitelmassa.

(58) Suunnitelmassa on esitetty hieman nykyistä suurempaa rahoitusta alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämiseen. Valiokunta toteaa, että alemman tieverkon ja yksityisteiden kehittämisrahoitusta tulisi korottaa selvästi enemmän kuin suunnitelmassa on esitetty, sillä alemman tieverkon merkitys on elinkeinoelämän kuljetustarpeiden, kansalaisten liikkumisedellytysten ja hyvinvoinnin ja alueellisen saavutettavuuden kannalta tärkeä.

Korjausvelka. (59) Asiantuntijakuulemisessa on esitetty huoli maantieverkon korjausvelan hallinnasta. Vaikka rahoitusta perusväylänpidon kokonaisuuteen lisätäänkin, tienpidon suhteellinen osuus perusväylänpidon kokonaisuudesta itse asiassa pienenee kaksi prosenttiyksikköä. Yleinen kustannustason nousu pienentää käytettävissä olevan rahoituksen ostovoimaa. Käytännössä tämä tarkoittaa, että maanteiden korjausvelkaa ei todennäköisesti pystytä torjumaan tai vähentämään tavoitellulla tavalla.

(60) Saadun selvityksen mukaan suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon rahoitus mahdollistaa maanteiden korjausvelan lyhentämisen noin vuodesta 2026 eteenpäin ja varmistaa maanteiden talvihoidon korotetun tason. Korjausvelan lyhentäminen parantaa matkojen ja kuljetusten täsmällisyyttä ja lyhentää matka- ja kuljetusaikoja, jolloin myös ajomukavuus paranee. Saadun selvityksen mukaan Väylävirasto priorisoi korjauksissa ja talvihoidossa pääteitä sekä muita vilkasliikenteisiä teitä. Valiokunta toteaa, että maantieverkon pieniin parannusinvestointeihin on esitetty rahoitusta hyvin rajallisesti eikä se mahdollista merkittävää tieverkon parantamista varsinkaan alempiasteisella väyläverkolla.

Liikenneverkon kehittämishankkeet

Tieverkko. (61) Asiantuntijakuulemisen mukaan on hyvä, että maantieverkon osalta kehittäminen painottuu pääväylille ja muulla verkolla painotetaan elinkeinoelämän tarpeita. Maanteiden pääväylien akuutti investointitarve on 2—3 mrd. euroa, mihin liikennejärjestelmäsuunnitelman rahoitus ei riitä. Kehittämishankkeiden rahoitustaso on noin 500 miljoonaa euroa vuodessa, mikä on nykyistä alempi. Vuosina 2015—2017 rahoitustaso oli noin 580 miljoonaa euroa vuodessa. Johtopäätöksenä on, että kehittämishankkeisiin ja erityisesti tiehankkeisiin tulisi lisätä rahoitusta liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Kehittämishankkeissa on saadun selvityksen mukaan tulossa myös vuodelle 2024 kuoppa rahoitukseen, mikä ei ole kannatettavaa. Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmätyöllä tulisi päästä eroon tämänkaltaisista vuosittaisista vaihteluista.

(62) Suunnitelmassa esitetään, että maantieverkon kehittämisrahoitusta kohdistetaan pääväylien merkittävimpiin kohteisiin ja palvelutason parantamiseen pistemäisissä kohteissa Liikenneverkon strategisen tilannekuvan mukaisesti. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty huoli siitä, että valtion maantieverkolla on tunnistettuja kehittämis- ja parantamistarpeita huomattavasti enemmän kuin mihin suunnitelman mukaisella rahoituskehyksellä pystytään vastaamaan. Strategisessa tilannekuvassa on tunnistettu hyvin puutteet pääväyläverkon osalta, mutta päätieverkon ohella parantamistarpeita on runsaasti myös pääväyläverkon ulkopuolella.

(63) Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan perusväylänpidon parantamisrahoitusta kohdennetaan muun muassa kestävää ja turvallista liikkumista sekä elinkeinoelämän kuljetuksia edistäviin kohteisiin. Asiantuntijakuulemisessa näitä kohteita on pidetty erinomaisina ja tärkeinä. Samalla on kannettu huolta siitä, että valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty perusväylänpidon parantamisrahoitus jää niukaksi tiedossa olevat tarpeet huomioiden. Rahoituksen ja tarpeiden epäsuhdan vuoksi esimerkiksi asetettuihin liikenneturvallisuustavoitteisiin pääsemistä on pidetty epätodennäköisenä.

(64) Maantieverkon kehittämisessä ja parantamisessa on tärkeää varmistaa hyvä suunnitelmavalmius, jotta käytössä olisi aina riittävä määrä toteutusvalmiita tiesuunnitelmia. Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitetty investointiohjelman pitkäjänteistäminen edesauttaa tarkoituksenmukaisen suunnitelmavalmiuden ylläpitämistä kehittämishankkeiden osalta. Pitkäjänteisyyttä kaivataan kuitenkin myös pienempien ja keskisuurien perusväylänpidon parantamishankkeiden suunnitteluun.

(65) Saadun selvityksen mukaan suunnitelman kirjaus siitä, että kehittämisinvestointeja tehdään vain, kun ne ovat ainut mahdollisuus merkittävien pullonkaulojen ja haasteiden ratkaisemisessa, ei ole kannatettava linjaus. Näitä toimenpiteitä ei ole pidetty kehittämisinvestointeina, vaan väyläverkon normaaleina toimenpiteinä. Valiokunta kantaa huolta siitä, että suunnitelman matala taso kehittämisinvestoinneissa myös vaikuttaa kielteisesti kasvuun ja työllisyyden edellytyksiin eri puolilla Suomea.

Ratahankkeet

(66) Kasvavat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja samalla kasvattaen liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta. Matka-aikojen nopeuttaminen on erityisen tärkeää pääväyläverkostolla. Nopea matka-aika ja täsmällisyys ovat matkustajille olennaisimpia tekijöitä liikennemuotoa valittaessa. Rataverkon kapasiteetin ja välityskyvyn kasvattamista tulee saadun selvityksen mukaan edistää etenkin pääväylillä, jotta parannetaan alueellista saavutettavuutta ja luodaan mahdollisuuksia lisätä vuorotarjontaa. Myös kaksoisraiteiden lisääminen rataverkolla edistää matka-aikojen nopeuttamista, vuoromäärien kasvattamista sekä liikenneturvallisuutta. Tämän vuoksi valiokunta toteaa, että aikaa vievien suurten hankkeiden suunnittelun rinnalla tulee olemassa olevaa ratainfrastruktuuria pikimmiten kehittää kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi.

(67) Valiokunta on valtiovarainvaliokunnan tavoin tyytyväinen siihen, että suunnitelmassa sitoudutaan Digiratahankkeen toteuttamiseen, mikä vastaa eurooppalaisen rautateiden kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS) vaatimuksiin. Kyseessä on mittava ja pitkäkestoinen investointi, jonka kustannusarvio vuosille 2021—2041 on noin 1,4 mrd. euroa. Tämän lisäksi siitä arvioidaan aiheutuvan kaluston omistajille noin 260 miljoonan euron kustannukset. Saadun selvityksen mukaan Digirata-ratkaisujen on oltava kustannustehokkaita kalustonäkökulmasta ja pilottirata tulee toteuttaa teknistaloudellisesti järkevällä tavalla.

Rajanylityspaikkojen merkitys

(68) Kansainvälisen saavutettavuuden kannalta rajanylityspaikoilla on suuri merkitys. Niillä on suuri merkitys sekä liike-elämän tavarakuljetuksille että kansalaisten liikkuvuudelle ja matkailuelinkeinolle. Kansainvälinen saavutettavuus koskee koko valtion liikenneverkkoa eli maantieverkkoa, rataverkkoa ja vesiväyliä. Rajanylityspaikkoja kehitettäessä huomiota on kiinnitettävä yhtäläisesti niin satamiin ja lentoasemiin kuin maantie- ja rataverkon rajanylityspaikkoihin.

Meri- ja sisävesiliikenne

(69) Suomen kilpailukyky, yhteiskunnan toimivuus ja huoltovarmuus ovat pitkälle riippuvaisia toimivista ja täsmällisistä meriliikenneyhteyksistä kaikissa oloissa. Valiokunta pitää liikennejärjestelmäsuunnitelman visiossa esitettyä tavoitetta logistiikkakustannusten vähentämisestä erittäin kannatettavana. Valmisteilla olevan merenkulun päästökauppa, Suomen maantieteellinen sijainti ja vaativat talviolosuhteet asettavat kuitenkin haasteita tämän tavoitteen toteutumiselle ja kilpailukyvyn parantumiselle. Sujuvan talvimerenkulun edellytyksenä on jäänmurtajakapasiteetin lisäksi hyvin jäissä kulkevat, kaikissa oloissa Suomen merikuljetuksiin käytettävissä olevat jäävahvistetut alukset.

(70) Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on linjattu, että talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohden huomioiden jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat selonteon mukaan noin 31 miljoonaa euroa vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten (60 miljoonaa euroa/vuosi) lisäksi. Valiokunta katsoo, että jäänmurtokapasiteetin mitoittamisessa lähtökohdaksi tulee ottaa palvelutaso, jolla turvataan häiriöttömät kuljetukset myös vaativina jäätalvina.

(71) Meri- ja sisävesikuljetukset ovat ympäristöystävällinen kuljetusmuoto erityisesti suuria tavaramääriä kuljetettaessa. Pitkäjänteisessä liikennejärjestelmäsuunnittelussa tulee huomioida vesikuljetusten ympäristöystävällisyys ja varmistaa satama- ja väyläverkon sekä niihin liittyvien palveluiden toimivuus ja riittävyys siten, että se kannustaa lastien siirtämiseen maantiekuljetuksista vesikuljetuksiin.

(72) Euroopan unionin komission kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa todetaan, että sisävesikuljetusten ja lähimerenkulun osuutta tulee EU:ssa kasvattaa 25 prosenttia vuoteen 2030 mennessä ja 50 prosenttia vuoteen 2050 mennessä. Valiokunta katsoo, että tämän tavoitteen tulisi näkyä selkeämmin liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja toimenpiteissä. Erityistä huomiota tulee kiinnittää siihen, että merenkulkuun kohdistettavat EU:n mahdolliset päästövähennystoimenpiteet ja kansalliset merenkulun maksut kannustavat merikuljetuksiin, eivätkä johda kulkumuotosiirtymään vesiltä tieliikenteeseen. Valiokunta katsoo, että kilpailukyvyn säilyvyyden ja merenkulun toimivuuden kannalta on tärkeää, että väylämaksua ei koroteta nykyisestä tasosta suunnittelukaudella. Valiokunta toteaa, että sisävesikuljetusten potentiaali ympäristöystävällisenä kuljetusmuotoa vaatii nykyistä enemmän huomiota ja panostamista. Suomen tulee myös pyrkiä siihen, että EU-rahoitusta kohdennetaan vähäpäästöisen vesiliikenteen edistämiseen.

(73) Selonteon mukaan valtio varautuu investoimaan satamiin johtavien vesiväylien kehittämiseen keskimäärin noin 10 miljoonaa euroa seuraavan 12 vuoden kuluessa. Asiantuntijakuulemi-

sessa määrärahaa on kuitenkin pidetty tarpeisiin riittämättömänä. Asiantuntijakuulemisessa on myös tuotu esille näkemyksenä, että Suomen satamien kannalta yhteisrahoituksen periaatteet eivät vastaa niitä periaatteita, joita yleisiin satamiin johtavien vesiväylien investoinneissa on noudatettu pitkällä aikavälillä ja samalla ehdotettu, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esitettyä hyötyjä maksaa-periaatetta ei sovelleta yleisten meri- ja sisävesisatamien vesiväyläinvestointien rahoituksessa.

Digitalisaatio ja liikenteen uudet palvelut

(74) Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että selonteossa on pyritty hahmottamaan niitä toimenpiteitä, joita tarvitaan liikennejärjestelmän ja siihen liittyvien palvelujen yhteen toimivan kokonaisuuden kehittämiseksi. Valiokunta katsoo, että uudenlaiset liikkumisen palvelut ja liikennettä koskevan tiedon hyödyntäminen ovat tekijöitä, joiden kehittymistä tarvitaan välttämättä liikennejärjestelmän tehokkuuden ja yhteen toimivuuden varmistamiseksi.

(75) Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ajoittuu ajankohtaan, jossa liikenneala on kokemassa merkittävää murrosvaihetta. Sähköistyminen ja muut uudet käyttövoimat, uudenlaiset kulkuvälineet, digitalisoituminen ja kytkeytyminen viestintäverkkoihin, automaatio ja liikenteen palveluistumiskehitys vaikuttavat keskeisesti liikennejärjestelmän toimintaan ja samalla niihin liittyy huomattavia mahdollisuuksia. Datapohjaiset digitaaliset prosessit mahdollistavat liikenteen ajantasaisen tilannekuvan muodostamisen ja aidosti yhteen toimivat matka- ja kuljetusketjut. Valiokunta katsoo, että covid-19-pandemian aikaansaama etäyhteyksien käytön lisääntyminen jättää todennäköisesti pysyviä muutoksia ihmisten käyttäytymiseen ja osaltaan vaikeuttaa liikennettä koskevien tarpeiden ennustamista ja tulevaisuuden suunnittelemista. Muutoskehityksen huomioon ottaminen ja riittävä ennakoiminen luovat omat haasteensa liikennejärjestelmäsuunnitelmalle, sen jatkokehittämiselle ja toimeenpanolle.

(76) Valiokunta katsoo, että edellä mainitut toimintaympäristön muutostekijät on liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tunnistettu, mutta johtopäätökset ja varsinaiset toimenpide-ehdotukset jäävät osittain suhteellisen yleiselle tasolle. Suunnitelman seurannassa ja jatkokehittämisessä tarvitaan siten lisätyötä teknologian mahdollisuuksien hyödyntämiseksi. Myös yritysten rooli liikennejärjestelmän digitalisoitumisessa ja palveluistumiskehityksessä on jäänyt selonteossa suhteellisen vähäiselle huomiolle. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että liikennealaan keskeisesti vaikuttavat tekijät kuten esimerkiksi digitalisaatio, tekoäly, kyberturvallisuus, automaatio, MaaS (Mobility as a Service), lohkoketjut, sähköistyminen ja 5G ovat pitkälti riippuvaisia yksityisen sektorin toiminnasta ja toimintaedellytyksistä.

(77) Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että selonteossa on pyritty hahmottamaan liikennejärjestelmän vuoteen 2050 ulottuva visio. Valiokunta kuitenkin katsoo, että monet visiossa esille tuodut tavoitteet tulisi voida toteuttaa jo arvioitua nopeammassa aikataulussa. Esimerkiksi liikennejärjestelmäsuunnitelman visio siitä, että työmatkaliikkuminen on pääasiassa kestävää vuonna 2050 on varsin varovainen ja tulee todennäköisesti toteutumaan jo ilman suunnitelmassa määriteltyjä toimenpiteitä.

(78) Selonteon strategisten linjausten mukaan digitalisaation mahdollisuudet hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa. Valiokunta pitää linjausta kannatettavana, mutta huo-

mauttaa, että linjauksen tulisi näkyä enemmän myös rahoitusta koskevissa ratkaisuissa ja käytännön toimenpiteiden tasolla. Valiokunta katsoo, että liikennejärjestelmän digitalisaatioon ja tietopohjaisten ratkaisujen toteuttamiseen tulee panostaa merkittävästi liikennejärjestelmän tehokkuuden ja tuottavuuden sekä positiivisten ympäristövaikutusten aikaan saamiseksi. Selonteon mukaan valtio kehittää valtion liikenneverkkoja koskevien staattisten tietojen kattavuutta ja laatua muun muassa automaattiliikenteen ja väyläomaisuuden hallinnan tarpeisiin. Liikenteen digitalisaatio tulisi liikennejärjestelmän toimivuuteen ja turvallisuuteen liittyvän automaation ja älyliikenteen lisäksi nähdä myös osana väyläverkon kehittämistä ja kunnossapitoa, jossa uudenlaisten menetelmien ja tilannekuvan myötä toimenpiteitä voidaan kohdistaa aiempaa tehokkaammin. Digitalisaatio tulisi siten ottaa alusta lähtien huomioon myös kaikkien liikennehankkeiden suunnittelussa ja toteuttamisessa.

(79) Selonteon mukaan valtio hyödyntää tiedon mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä, mikä tukee muun muassa automaation, matka- ja kuljetusketjujen sekä uusien palvelujen kehitystä. Selonteon mukaan tiedon hyödyntäminen ja automaatio ovat keinoja edistää kaikkia liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Valiokunta näkee, että liikennejärjestelmää ja sen toimintaa koskevalla tiedolla on keskeinen merkitys koko yhteiskunnan toimivuudelle ja kilpailukyvylle tulevaisuudessa, mikä tulee ottaa jatkossa painavammin huomioon myös resurssien jakamisessa.

(80) Selonteon mukaan digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kokoamista sekä automaation ja tiedon hyödyntämisen edistämistä koskeviin pilottihankkeisiin panostetaan. Valiokunta pitää tätä hyvänä, mutta kiinnittää samalla huomiota siihen, että hankkeiden aikatauluja olisi hyvä pyrkiä aikaistamaan, jotta Suomi pysyy kaikilta osin kansainvälisessä kehityksessä mukana.

(81) Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että selonteon mukaan laaditaan liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston sekä Väyläviraston johdolla arvio tavoiteltavasta tieliikenteen automaation tasosta väyläverkon osilla sekä näkemys arvion mukaisista automaatiota edistävistä toimenpiteistä ja erityisesti mahdollisista ongelmakohdista. Arvio tehdään yhteistyössä kuntien kanssa.

(82) Myös kaikkien liikennemuotojen liikenteen hallinnan ja ohjauksen kehittämisessä on keskeistä jatkuva ajantasaisen liikenteen tilannekuvatiedon parantaminen, mikä palvelee myös digitalisaatiota ja tiedon hyödyntämistä koko liikennejärjestelmässä. Selonteon mukaan tieliikenteessä valtio ja muut toimijat edistävät koko maan kattavan reaaliaikaisen tilannekuvajärjestelmän luomista.

(83) Valiokunta katsoo, että uudenlaisia liikkumisen palveluja kehittämällä voidaan luoda vaihtoehtoja yksityisautoilulle. Pitkistä etäisyyksistä ja vaihtoehtoisten liikkumismuotojen tarjonnan puutteesta johtuen monelle suomalaiselle auton omistaminen tulee kuitenkin jatkossakin olemaan käytännössä välttämätöntä. Tiiviimmin asutuilla alueilla voidaan etsiä esimerkiksi erilaisia ajoneuvojen yhteisomistajuuteen perustuvia vaihtoehtoja. Valiokunta katsoo, että myös uudenlaisten liikkumisvälineiden yleistyminen tulee ottaa huomioon liikennejärjestelmän kehittämisessä. Esimerkiksi ikääntyneiden käytössä on yhä enemmän uudenlaisia liikkumisvälineitä, joiden käytön turvallisuudesta tulee pystyä huolehtimaan liikenneverkon kehittämisessä.

(84) Valiokunta painottaa myös EU-rahoituksen hyödyntämisen tehostamistarvetta liikenteen digitalisaation edistämisessä.

(85) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että kansalaisten kestävää liikkumista voitaisiin tukea uudella työsuhde-edulla; eräänlaisella multimodaalisella liikkumistilillä. Tilin käyttöönotto kannustaisi suomalaisia käyttämään uusia liikkumisen palveluja ja vauhdittaisi alan kasvua sekä siirtymistä päästöttömiin kulkuneuvoihin. Valiokunta pitää ehdotusta jatkoarvioinnin arvoisena.

Logistiikan kehittäminen.

(86) Selonteon mukaan tavaraliikenteen palveluista vastaavat ennen kaikkea yritykset. Valtion ja kuntien rooli liittyy tavaraliikenteessä erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin.

(87) Valiokunta on jo pitkään peräänkuuluttanut kuljetuskustannusten alentamisen merkitystä ja logistiikan tehostamista, joihin voidaan pyrkiä myös digitalisaatiota hyödyntämällä. Selonteon mukaan logistiikan digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimintamallien avulla. Logistiikan keskiössä on tiedon hallinta ja hyödyntäminen koko kuljetusketjulla, mikä edellyttää toimivaa ja laadukasta tiedonkulkua ja -jakoa toimijoiden välillä sekä informaation läpinäkyvyyttä. Selonteon mukaan valtio edistää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa logistiikan tilannekuvatiedon kehittämistä lisäämällä digitaalisen tiedon saatavuutta ja yhteentoimivuutta eri logistiikkatoimijoiden kesken koko toimitusketjulla.

Matkaketjut

(88) Yhtenäisen liikennejärjestelmän luominen ja liikennejärjestelmälle asetettujen tavoitteiden toteutuminen edellyttää matkaketjujen toimivuuden kehittämistä. Selonteon mukaan matkaketjujen kehittämisessä korostuvat tiedon hyödyntämisen ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen. Valiokunta korostaa, että matkaketjujen kehittämisessä myös liikenneverkon toimivuudella ja liityntäpysäköintimahdollisuuksien kehittämisellä on oma tärkeä roolinsa.

(89) Selonteon mukaan valtio ja kunnat edistävät olennaisten tietojen, kuten aikataulu- ja reittitietojen, saatavuutta koko maassa ja kunnat ja muut joukkoliikennettä järjestävät alueelliset toimijat jatkavat yhteistyötä lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden sekä reaaliaikaisen matkustajainformaation käyttöönoton kehittämiseksi.

(90) Selonteon mukaan valtio määrittelee tavoiteltavan matkustajapalveluiden ja -informaation palvelutason valtakunnallisesti ja kansainvälisesti merkittävimmille henkilöliikenteen solmupisteille. Määrittely tehdään yhteistyössä muiden toimijoiden, muun muassa kuntien, kanssa vuosina 2021— 2022 samanaikaisesti kaukoliikenteen palvelutason määrittelyn kanssa. Lisäksi valtio tukee kaukoliikenteen solmupistetoimijoita digitaalisen ja fyysisen matkustajainformaation uudistamisessa, jotta kulkutavasta toiseen vaihtamisesta tulee nykyistä sujuvampaa erilaisten matkustajatyyppien tarpeet huomioiden (esteettömyys, saavutettavuus, kieliversiot).

(91) Valiokunta pitää hyvänä, että selonteon mukaan matkaketjujen kehittämiseen (lippu- ja maksujärjestelmät, matkustajainformaatio solmupisteissä sekä henkilökuljetusten yhdistely, esteettömyys) suunnataan vuosina 2023—2025 rahoitusta yhteensä 20 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää myös erittäin hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan matkaketjujen kehittämistoimenpiteitä ajoitetaan suunnittelukauden alkupuolelle, jotta kulkumuotosiirtymää kestävämpiin liikkumismuotoihin voidaan edistää mahdollisimman nopealla aikataululla.

(92) Henkilökuljetusten yhdistelyllä voitaisiin uudenlaisen yhteistyön ja palvelujen avulla pyrkiä turvaamaan henkilökuljetusten vähimmäispalveluja erityisesti haja-asutusalueilla. Valiokunta pitää hyvänä, että selonteon mukaan sosiaali- ja terveysministeriö, opetus- ja kulttuuriministeriö ja liikenne- ja viestintäministeriö käynnistävät yhteistyössä Kuntaliiton sekä muiden viranomaisten ja sidosryhmien kanssa työn julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseksi.

(93) Valiokunta kiinnittää huomiota myös liikennealan kestävän kasvun ohjelmaan, joka sisältää tärkeitä liikennejärjestelmän kehittämistä koskevia toimenpiteitä. Joukkoliikenteeseen investoiminen ja erilaisten liikkumispalveluiden integroiminen joukkoliikenteeseen tarjoavat vaihtoehtoisia tapoja liikkumiseen, tehokkaiden ja ympäristön kannalta edullisten matkaketjujen kehittämiseen sekä myös vientipotentiaalia luovien palveluiden syntymiseen. Palveluiden integroituminen ja matkaketjujen syntyminen vaatii jatkossa välttämättä myös julkisia panostuksia ja investointeja esimerkiksi liityntäpysäköintiin ja pyöräilyn infrastruktuuriin sekä erilaisiin järjestelmäintegraatioihin ja rajapintaratkaisuihin liikennetiedon hyödyntämiseksi ja tämän tiedon saatavuuden varmistamiseksi.

(94) Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa mainitaan myös liikennepalvelulain määräysten toteutuminen käytännössä. Liikkumispalvelujen tuottajat huolehtivat liikennepalvelulain ja liikkumispalveluita koskevista olennaisista tiedoista annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti palveluidensa olennaisten tietojen (muun muassa aikataulu- ja reittitietojen) kattavuudesta, saatavuudesta ja tie- ja raideliikenteen henkilökuljetuspalvelujen tarjoajien lippu- ja maksujärjestelmistä vastaavat tahot pääsystä järjestelmien myyntirajapintaan oikeudenmukaisin, kohtuullisin ja syrjimättömin ehdoin. Valiokunta pitää näitä toimenpiteitä erittäin tärkeinä, mutta kiinnittää saamansa selvityksen perusteella huomiota myös siihen, että vaikka liikennepalvelulaki on ollut voimassa jo pari vuotta, markkinoilla on asiantuntijakuulemisen mukaan edelleen toimijoita, jotka eivät kaikilta osin täytä lain vaatimuksia avoimista rajapinnoista, kohtuullisista ehdoista ja järjestelmien yhteen toimivuudesta. Valiokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että suunnitelman visio multimodaalisesta yhteiskunnasta vaatii jatkotyötä ja mahdollisesti jatkossa myös sitovampia toimenpiteitä yhteentoimivan matkaketjumarkkinan edistämiseksi.

(95) Valiokunta katsoo, että liikenteen digitalisaatio, uusien liikenteen palvelujen ja toimivien matkaketjujen kehittäminen sekä tiedon hyödyntäminen kokonaisvaltaisesti liikennejärjestelmän toiminnassa vaatii valtiovallalta huomattavaa panostamista tähän kehitykseen liikennejärjestelmän toimivuuden ja Suomen kilpailukyvyn edistämiseksi. Valiokunta ehdottaa näin ollen eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan

eduskunta edellyttää, että digitalisaation, liikennettä koskevan tiedon ja liikenteen uusien palvelujen mahdollistavien kilpailukyky- ja ympäristöetujen hyödyntämiseksi val-

tioneuvosto arvioi liikennejärjestelmän jatkokehittämisessä lisäpanostusten mahdollisuudet digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistämiseksi ja hyödyntämiseksi.

Liityntäpysäköinti. (96) Liityntäpysäköinnillä tarkoitetaan julkiseen liikenteeseen välittömästi liittyvää pysäköintiä ja se palvelee ympäristötavoitteiden lisäksi muun muassa sujuvien matkaketjujen muodostamista. Valiokunta pitää matkaketjujen toiminnan ja ympäristövaikutusten kannalta liityntäpysäköintien kehittämistä erittäin tärkeänä.

(97) Selonteon mukaan useimmiten liityntäpysäköintimahdollisuudet järjestää kunta. Valtion roolia liityntäpysäköinnin rahoittamisessa kuitenkin kasvatetaan osana kestävän liikenteen edistämistä. Selonteon mukaan valtio varaa kuntien kanssa tehtäviin liityntäpysäköinnin kehittämishankkeisiin perusväylänpidon rahoitusta 2—5 miljoonaa euroa vuodessa valtion väyläverkkoon liittyvän liityntäpysäköinnin rahoittamiseksi. Lisäksi vuosina 2025—2027 valtio suuntaa avustusta katuverkon liityntäpysäköintialueiden kehittämiseen 10 miljoonaa euroa vuodessa (yhteensä 30 miljoonaa euroa).

(98) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että erityisesti kaupunkiseuduilla tulee liityntäpysäköinnin osalta ottaa huomioon myös pyöräilyn ja sähköpyörien tarvitsemat pysäköintimahdollisuudet.

Joukkoliikenne

(99) Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa painotetaan kestävää liikkumista valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämisessä. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että on erittäin tärkeää nostaa kehittämisinvestointien kokonaisrahoitustasoa kestävän liikkumisen edistämiseen ja panostaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edistämiseen erityisesti kaupunkiseuduilla sekä palveluihin että liikenneverkkoihin panostamalla. Kaikilla kotimaisilla politiikkatoimilla kuten liikennejärjestelmätyöllä, liikenneinfrastruktuurin kehittämisellä, MAL-sopimuksilla, liikenteen verotuksella kokonaisuudessaan, joukkoliikenteen tuilla ja työsuhde-etuuksilla, julkista sektoria koskevalla puhtaiden ajoneuvojen ohjauksella ja koronaelvytyksellä on vaikutusta joukkoliikenteen kilpailukykyyn.

(100) Erityisesti kunnilla on perinteisesti ollut merkittävä rooli joukkoliikenteen rahoittamisessa ja selonteon mukaan näin on myös tulevaisuudessa. Valtio osallistuu joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen ja lisää panostuksiaan joukkoliikenteeseen jatkossa, kun joukkoliikenteen palvelutaso on saatu palautettua kasvu-uralle. Selonteon mukaan valtio varautuu pääosin vuosina 2021—2024 joukkoliikenteen elvyttävään tukemiseen. Tuella elvytetään joukkoliikenteen käytön ja liikennöinnin kehitystä, tavoitellen joukkoliikenteen houkuttelevuuden palauttamista ja koronaepidemiaa edeltänyttä kasvukehitystä. Valiokunta pitää hyvänä, että koronatilanteesta johtuvia joukkoliikenteen elvytykseen liittyviä toimenpiteitä varaudutaan toteuttamaan suunnittelukauden alkupuolella.

(101) Valiokunta pitää hyvänä, että selonteon mukaan valtio ja kunnat lisäävät merkittävästi keskisuurten ja suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitusta vuodesta 2025 alkaen. Valiokunta pitää myös ostoliikenteen määrärahojen riittävyyttä tärkeänä. Joukkoliikenteen tarjonnassa painotetaan erityisesti raideliikennettä ja muuta runkoliikennettä. Rahoituksen kohdenta-

misesta sovitaan tarkemmin valtion ja kuntien välisissä MAL-sopimuksissa. Myös ilmastoperusteinen lisäys joukkoliikennetukiin jatkuu suunnittelukaudella. Valiokunta pitää näitä linjauksia hyvinä muun muassa ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta, mutta kiinnittää huomiota siihen, että valtion lisätuet edellyttävät selonteon mukaan myös kunnilta kykyä vastaaviin panostuksiin.

(102) Kunnat ja valtio kehittävät joukkoliikennepalvelujen kokonaisuutta nykyistä helppokäyttöisemmäksi, nopeammaksi, esteettömämmäksi ja luotettavammaksi sekä edistävät joukkoliikenteeseen tukeutuvien liikkumisen palveluiden valikoiman kehittymistä ja matkaketjujen sujuvuutta. Valiokunta pitää näitä linjauksia kannatettavina ja toteaa, että ilman toimivaa ja houkuttelevaa joukkoliikennettä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden saavuttaminen on haasteellista.

(103) Selonteossa taksipalveluja käsitellään varsin vähän. Valiokunta katsoo, että taksipalvelut tulee jatkossa huomioida tärkeänä osana hyvin toimivaa julkista liikennettä ja toimivia matkaketuja liikennejärjestelmää kehitettäessä.

(104) Valiokunta pitää hyvänä linjausta, jonka mukaan jatkossa selvitetään alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Selonteon mukaan esimerkiksi monilla kaupunkiseuduilla on halukkuutta kehittää paikallisjunaliikennettä.

(105) Selonteossa kiinnitetään huomiota mahdollisuuksiin kehittää henkilökuljetusten yhdistelyä. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että kuntien lakisääteisten henkilökuljetusten ja Kela-kuljetusten yhdistämisellä voidaan saavuttaa merkittäviä kustannushyötyjä. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty arvio, että yhteiskunnan korvaamien henkilökuljetusten yhdistelyllä olisi saavutettavissa vähintään 15 prosentin vuosittaiset säästöt.

Lentoliikenne

(106) Saadun selvityksen mukaan lentoliikenne on toimialana kärsinyt voimakkaasti covid-19-tilanteesta. Kansainvälisen liikenteen vähentyessä myös kotimaan lentoyhteydet ovat samalla vähentyneet.

(107) Selonteon mukaan valtio voi ostaa EU:n lentoliikenneasetuksen mukaisesti lentoliikennettä paikkakunnille, joilta matka-aika Helsinkiin on junalla yli 3 tuntia. Tuen edellytyksenä on, että kyseisen lentoliikenneyhteyden ylläpitoa varten asetetaan julkinen palveluvelvoite sekä kuntien tai muiden alueellisten toimijoiden osallistuminen rahoitukseen. Lisäksi valtio tukee koronatilanteen vuoksi väliaikaisesti lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille vuoden 2021 loppuun asti alueiden työllisyyden, vientiteollisuuden elpymisen ja alueellisen saavutettavuuden varmistamiseksi. Valiokunta painottaa, että lentoliikenteellä ja lentoasemien säilymisellä on aivan keskeinen merkitys monien alueiden saavutettavuuden kannalta myös tulevaisuudessa.

(108) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että saadun selvityksen mukaan monissa Euroopan maissa ollaan kehittämässä sähköistä lentoliikennettä erityisesti lyhyiden matkojen tarpeisiin tavoitteena aloittaa ympäristöystävällinen liikennöinti jo noin 4—5 vuoden aikajänteella. Valio-

kunta kiinnittää huomiota siihen, että asiaa ei ole juuri huomioitu selonteossa ja pitää hyvin tärkeänä, että sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksia ja ympäristöetuja selvitetään seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi lausuman, jonka mukaan

eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet erityisesti lyhyempien matkojen tarpeisiin seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

(109) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille tarve perustaa ns. U-space ilmatiloja siitä lähtökohdasta, että miehittämätön ja miehitetty ilmailu voidaan integroida asteittain turvallisesti keskenään. Valiokunta painottaa myös ilmataksien, sähkölentokoneiden ja dronejen potentiaalia tulevaisuuden kaupunkiliikenteen kehittämisessä.

Esteettömyys

(110) Valiokunta pitää liikennejärjestelmän ja liikenteen palvelujen esteettömyyden ja saavutettavuuden kehittämistä erittäin tärkeänä kaikkien kansalaisten ja erilaisten käyttäjäryhmien tasapuolisen osallisuuden varmistamiseksi.

(111) Valiokunta pitää myös hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu Suomessa lakina voimassa oleva YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva yleissopimus.

(112) Suunnitelman mukaan kaikille käyttäjäryhmille tulee olla tarjolla joustavia, tehokkaita, saavutettavia ja vähäpäästöisiä liikkumisen palveluita. Esteettömien palveluiden tarve lisääntyy varsinkin väestön ikääntyessä. Uusia mahdollisuuksia esteettömien liikkumispalvelujen järjestämiseen syntyy myös automaatiokehityksen myötä. Selonteon vuoteen 2050 ulottuvan vision mukaan liikennejärjestelmä on saavutettava ja tasa-arvoinen eri käyttäjäryhmille.

(113) Selonteon mukaan valtio määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden, erityisesti eri väestöryhmien kanssa tavoitetilan liikennejärjestelmän esteettömyydelle ja liikenteen digitaalisten palveluiden saavutettavuudelle ja tunnistaa eri vastuutahojen roolit niin matkaketjun eri osien toimivuuden kuin matkustajien oikeuksien toteutumisen kannalta. Valiokunta katsoo, että määrittelyssä tulee ottaa huomioon kaluston, infrastruktuurin, palvelujen ja tiedon esteettömyys ja saavutettavuus. Tavoitteena tulee olla kaikille sopiva -suunnittelun mukaisesti matkaketjujen esteettömyys ja myöskin digitaalisen tiedon saatavuuden ja saavutettavuuden varmistaminen. Selonteon mukaan esteettömyys otetaan huomioon myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkoston kehittämisessä.

(114) Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että myös kevyen liikenteen väylien kunto ja ylläpito on tärkeää eri tavoin liikkuvien ja erilaisin apuvälinein liikkuvien kansalaisten lähtökohdista. Valiokunta pitää kannatettavana selonteon huomiota, jonka mukaan liikennevälineiden ja palveluiden esteettömyyden lisäksi liikenteen digitaalisessa kehityksessä korostuu sähköisten palvelujen saavutettavuuden keskeinen merkitys.

Viestintäverkot

(115) Viestintäverkkojen kehittäminen on tärkeää liikennejärjestelmän kehittymisen sekä esimerkiksi monipaikkaisen asumisen, etätyön ja digitaalisten palveluiden hyödyntämisen kannalta. Viestintäverkkoja kehittämällä voidaan myös vaikuttaa fyysisen liikenteen tarpeeseen ja liikennesuoritteisiin vähentävästi. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että Suomessa on lähtökohtaisesti varsin kattavat viestintäverkot myös liikennejärjestelmän tarpeisiin. Uudenlaiset liikenteen palvelut ja älyliikenne edellyttävät kuitenkin verkkojen ja niiden kattavuuden jatkuvaa kehittämistä.

(116) Valiokunta katsoo, että julkisen sektorin roolina on ennen kaikkea mahdollistaa ja helpottaa viestintäverkkojen rakentamista. Selonteossa on tuotu esille, että valtio osallistuu tarvittaessa valokuituyhteyksien rakentamiseen liikenteen solmukohtiin sekä pääväylille. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että yksi keskeinen tekijä, jolla valtio ja kunnat voisivat edistää viestintäverkkojen rakentamista, on verkkojen rakentamis- ja sijoituslupia koskevat ehdot.

(117) Selonteon mukaan valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä myös liikennejärjestelmän tarpeisiin vuoteen 2025 ulottuvan digitaalisen infrastruktuurin strategian mukaisesti. Tavoitteena on varmistaa, että liikenneväylillä ja solmupisteissä on käytettävissä kattavat ja kuhunkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet. Digitaalisen infrastruktuurin strategia sisältää toimenpiteitä sekä 5G-verkon käyttöönoton edistämiseksi että valokuiturakentamisen tukemiseksi ja siinä on pyritty huomioimaan sekä elinkeinoelämän että kuluttajien tarpeet.

(118) Selonteossa todetaan, että valtio kannustaa VR-Yhtymää ja teleyrityksiä sopimaan tarvittavista toimenpiteistä ja kustannuksista, jotta matkaviestinverkon signaali junissa vahvistuu. Saadun selvityksen mukaan kustannukset ovat hankkeen keskeisin haaste, koska viestintäverkkojen rakentaminen asumattomille seuduille ei ole markkinaehtoisesti kannattavaa. Valiokunta pitää tärkeänä, että verkkojen toimivuutta junamatkoilla saadaan olennaisesti parannettua ja kannustaa myös valtioneuvostoa arvioimaan miten asiaa saataisiin edelleen edistettyä.

Liikenneturvallisuus

(119) Valiokunta pitää hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu liikenneturvallisuuden keskeinen merkitys. Liikennemuodoista tieliikenteen turvallisuudessa on eniten parannettavaa. Valiokunta painottaa, että liikenneturvallisuuden kehittämisellä on inhimillisen ulottuvuuden lisäksi mahdollista saavuttaa huomattavia kustannussäästöjä.

(120) Selonteon mukaan valtio on sitoutunut EU:ssa asetettuun liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitse menehtyä tai vakavasti loukkaantua tieliikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi tavoitellaan vuoteen 2030 mennessä kuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrän puolittamista. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että visio huomioi myös vakavat loukkaantumiset ja niiden vähentämistarpeen.

(121) Valiokunta painottaa liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevan kaikkia liikennemuotoja koskevan liikenneturvallisuusstrategian merkitystä liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Valiokunta kuitenkin katsoo, että liikenneturvallisuus tulee ottaa keskeisenä näkökulmana

huomioon myös selonteossa käsiteltävässä väyläinfrastruktuurin kehittämisessä ja ylläpidossa sekä uusissa investointihankkeissa. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että valmisteilla oleva liikenteen turvallisuusstrategia yhteensovitetaan kaikilta osin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa.

(122) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu huolenaiheena esille, että liikenneturvallisuuden toimenpiteiden määrärahakorotukset ajoittuvat keskeisiltä osin vuoden 2024 jälkeiseen aikaan. Lisäksi on tuotu huolenaiheena esille ns. pienten parantamistoimien rahoituksen taso, vuodessa keskimäärin 46 miljoonaa euroa, josta liikenneturvallisuutta parantaviin kohteisiin osoitetaan vain 5—10 miljoonaa euroa vuodessa. Määrärahan jakautuessa eri ELY-keskuksille, turvallisuutta lisäävien muun muassa kuntien tai yritysten kanssa yhdessä toteuttavien pienten hankkeiden toteuttaminen jää tällä rahoitustasolla todennäköisesti jatkossakin suhteellisen vaatimattomaksi.

(123) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu yleisesti esille, että tehokkain keino vähentää kuoloonuhreja ja kohtaamisonnettomuuksissa loukkaantuneiden määrää tieliikenteessä on modernisoida keskeisimmät ja vilkasliikenteisimmät maantieosuudet keskikaiteella tai keskikaistalla erotetuiksi nelikaistaisiksi moottoritie- tai moottoriliikennetietasoisiksi väyliksi. Valiokunta painottaa, että myös kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuutta lisäävien hankkeiden edistämisessä ja valinnassa tulee ottaa huomioon turvallisuuden parantaminen, ja ottaa huomioon myös uudenlaiset kevyen liikenteen sähköavusteiset kulkuvälineet.

Liikenneturvallisuustyö. (124) Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tehty myös tärkeä huomio ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön tärkeästä roolista. Valiokunta viittaa tältä osin eduskunnan joulukuussa 2020 hyväksymään, valtiovarainvaliokunnan budjettimietintöön sisältyvään lausumaan, jossa eduskunta edellyttää tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittämistarpeiden selvittämistä sekä liikenneturvallisuustyön rahoituspohjan varmistamista pitkäjänteisesti kestävällä tavalla (VaVM 36/2021 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo saamansa selvityksen perusteella, että lailla säädettyihin tieliikenteen turvallisuuden tehtäviin tulee osoittaa pitkäjänteinen rahoitus näiden toimintojen jatkuvuuden varmistamiseksi.

Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus

(125) Liikennejärjestelmä on Suomen huoltovarmuuden kannalta elintärkeä järjestelmä. Valiokunta pitää näin ollen liikennejärjestelmän turvaamista poikkeusolojen ja niihin verrattavien vakavien häiriötilanteiden varalta sekä myöskin maanpuolustuksen tarpeiden kannalta välttämättömänä. Valiokunta katsoo, että liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiset tavoitteet, liikennejärjestelmän saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus tukevat osaltaan myös huoltovarmuutta.

(126) Huoltovarmuuden keskeisiksi teemoiksi selonteossa on nostettu elinkeinoelämälle, yhteiskunnalle ja väestölle kriittiset liikenne- ja kuljetuspalvelut, valtion liikenneverkon kunnossapito ja kehittäminen ml. liikenteen solmukohdat, liikenteen hallinta ja ohjaus, viestintäverkot, tiedon hyödyntäminen, talvimerenkulku sekä sujuva ja turvallinen rajaliikenne.

(127) Lisäksi on huomioitu muun muassa toimijoiden yhteistyössä tapahtuvan varautumisen tarve liikennejärjestelmän häiriöihin, järjestelmän häiriöttömyyden kasvava riippuvuus esimerkiksi viestintä-, tietoliikenne- ja energia-alan järjestelmistä sekä ilmastonmuutoksen vaikutusten

arviointi. Valiokunta pitää hyvänä, että selontekoon on myös kirjattu mahdollisuus seurata ja erittäin tärkeän kansallisen edun vaatiessa rajoittaa liikennejärjestelmän kriittisen infrastruktuurin ja palvelujen tarjonnan vaikutusvallan siirtymistä ulkomaille. Lisäksi selonteossa on huomioitu laki eräiden kiinteistönhankintojen luvanvaraisuudesta (470/2019) sekä EU:n asetus ulkomaisten suorien sijoitusten seurannasta.

(128) Valiokunnan käsityksen mukaan selonteossa on käsitelty kattavasti huoltovarmuuden ja liikennejärjestelmän yhteyksiä sekä eri toimijoiden merkitystä huoltovarmuudelle. Huoltovarmuuden kannalta keskeistä on huolehtia jatkossa väylärahoituksen riittävyydestä. Erityisesti tulisi huolehtia huoltovarmuuden kannalta keskeisten siltojen kunnosta ja merenkulun mukaan lukien talvimerenkulun sekä satamien ja lentoasemien toimintaedellytyksistä sekä käyttövoimien jakeluverkoston toimivuudesta.

(129) Valiokunta kiinnittää huoltovarmuuden kannalta huomiota myös siihen, että sääolosuhteet ja niihin liittyvät ilmastonmuutoksen myötä lisääntyvät äärisääilmiöt ovat jo nyt merkittävimpiä liikenteen häiriöiden aiheuttajia. Säähän liittyvät ilmiöt ovat lisäksi usein sähkönjakelun häiriöiden taustalla, millä voi olla merkittäviä vaikutuksia liikennejärjestelmän toimivuuteen. Valiokunta katsoo, että sähkönjakelun ja viestintäverkkojen riippuvuus toisistaan edellyttää kehittämistyötä myös liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamiseksi.

(130) Valiokunta pitää myös hyvin tärkeänä, että valtio kehittää kaikkien liikennemuotojen kyberturvallisuuden tilannekuvaa.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSEHDOTUS

Liikenne- ja viestintävaliokunnan päätösehdotus:

Eduskunta hyväksyy kannanoton selonteon VNS 2/2021 vp johdosta.

Valiokunnan kannanottoehdotus

1. *Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.*

2. Eduskunta edellyttää, että digitalisaation, liikennettä koskevan tiedon ja liikenteen uusien palvelujen mahdollistavien kilpailukyky- ja ympäristöetujen hyödyntämiseksi valtioneuvosto arvioi liikennejärjestelmän jatkokehittämisessä lisäpanostusten mahdollisuudet digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistämiseksi ja hyödyntämiseksi.

3. Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet erityisesti lyhyempien matkojen tarpeisiin seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

4. Eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden perusperiaatteita.

Helsingissä 22.6.2021

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Suna Kymäläinen sd
varapuheenjohtaja Ari Torniainen kesk
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Juho Kautto vas
jäsen Johan Kvarnström sd
jäsen Joonas Könttä kesk
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Jenni Pitko vihr
jäsen Mirka Soinikoski vihr
jäsen Kari Tolvanen kok
jäsen Paula Werning sd

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Mika Boedeker
valiokuntaneuvos Juha Perttula