

---

**TIIVISTELMÄ  
LIIKENNEPOLIITTISEN SELONTEON  
KESKUSTELUSTA EDUSKUNNASSA  
12-14 HUHTIKUUTA 1988**

---

**Tie- ja vesirakennushallitus  
Taloustoimisto**

**13. 9. 1988**

## Sisällysluettelo

JOHDANTO .....	1
RYHMÄPUHEENVUOROT .....	2
SDP / PERTTI HIETALA (Mikkeli): .....	2
.....	2
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	2
Liikennepolitiikkaa ohjattava kokonaisuutena: .....	2
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	2
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	2
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	2
Ha:n alhaiset käyttökustannukset .....	2
Tieliikenteen vaikutustarkastelut: .....	3
Alueellinen kuljetustuki .....	3
V. VALTION RAUTATIET .....	3
VR:n kehittäminen .....	3
VI. TIELIIKENNE .....	4
Harjoitettu liikennepolitiikka .....	4
Päätiestö .....	4
Tielaitos .....	4
VII. VESILIIKENNE .....	4
VIII. ILMAILU .....	4
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	4
KOKOOMUS / MATTI LAHTINEN (Keski-Suomi): .....	5
.....	5
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	5
Liikennehallinto ja sen suunnittelu .....	5
Väestön liikenteelliset peruspalvelut .....	5
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	5
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	5
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	5
Kiinteistä veroista käytön verottamiseen .....	5
V. VALTION RAUTATIET .....	5
Saneeraus parlamentaarisen rautatiekomitean pohjalta .....	5
VR:stä liikelaitos .....	6
VI. TIELIIKENNE .....	6
Päätiestoverkon rappeutuminen estettävä .....	6
Tienpidon kokonaisrahoitusta lisättävä .....	6
Tienpitoa tehostettava .....	6
TVH:n organisaatiota kevennettävä .....	6
Moottoritiestoverkko .....	6
VII. VESILIIKENNE .....	7
VIII. ILMAILU .....	7
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	7
KESKUSTAPUOLUE / AAPO SAARI (Vaasa): .....	7
.....	7
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	7
Joukkoliikenne .....	7
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	7

III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	8
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA .....	8
Erityisverojen korotukset .....	8
Hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen. ....	8
V. VALTION RAUTATIET .....	8
VR:n saneeraus .....	8
Raideliikennettä kehitettävä .....	8
VI. TIELIIKENNE .....	8
Selonteon esittämät tienpidon määrärahat riittämättömiä .....	8
TIE-2000 .....	8
Öljyn hinta .....	9
Aloitettut päätiehankkeet syövät alemmalle tiestölle varattuja määrärahoja .....	9
VII. VESILIIKENNE .....	9
VIII. ILMAILU .....	9
IX. VIESTINTÄPOLITIIKKA .....	9
SKDL / TIMO LAAKSONEN (Turun eteläinen): .....	9
I. LIIKENNEPOLITIIKKA KOKONAISUUTENA .....	9
Liikennepoliittinen suunnittelu .....	9
Kuntien liikenneolot .....	9
Joukkoliikenne .....	9
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	10
Ympäristönäkökohdat erillistarkasteluja .....	10
Yhteiskunnalliset ja ympäristölliset kustannukset ja hyödyt .....	10
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	10
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA .....	10
V. VALTION RAUTATIET .....	10
VI. TIELIIKENNE .....	10
Tienpidon painotus .....	10
Raskas tavaraliikenne .....	10
VII. VESILIIKENNE .....	11
VIII. ILMAILU .....	11
IX. VIESTINTÄPOLITIIKKA .....	11
RKP / INGVAR S. MELIN (Helsinki): .....	11
I. LIIKENNEPOLITIIKKA KOKONAISUUTENA .....	11
Liikennepoliittinen kokonaiskuva puuttuu .....	11
EY:n liikennepoliikkaan mukautuminen .....	11
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	11
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	12
Merenkulun turvallisuustekijät. ....	12
Tieturvallisuus .....	12
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA .....	12
V. VALTION RAUTATIET .....	12
Vr:n kehittäminen .....	12
VI. TIELIIKENNE .....	12
Tienpidon rahoitusta nostettava .....	12
Panostettava tieverkon ylläpitoon .....	12
VII. VESILIIKENNE .....	13
Kauppalaivaston ulosliputuksen estäminen .....	13
VIII. ILMAILU .....	13



IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	13
Kaukopuhelinliikenteen tariffeja laskettava .....	13
SMP / MARITA JURVA (Uusimaa): .....	13
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	13
Teollisuuden kilpailukyky .....	13
Joukkoliikenne .....	13
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	14
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	14
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	14
Verotuksen pääpaino on siirrettävä käytön verotukseen .....	14
V. VALTION RAUTATIET .....	14
Kansantaloudellisesti hyvä kuljetusvaihtoehto .....	14
VR:n kehittäminen .....	14
VI. TIELIIKENNE .....	14
Tienpidon rahoitusta lisättävä .....	14
Yksityistiet .....	15
VII. VESILIIKENNE .....	15
Kotimaisen tonniston turvaaminen .....	15
Sisävesiliikenteen laajentamisen mahdollisuudet .....	15
VIII. ILMAILU .....	15
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	15
SKL / JORMA FRED (Vaasa): .....	15
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	15
Joukkoliikenteen edistäminen .....	15
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	16
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	16
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	16
V. VALTION RAUTATIET .....	16
VI. TIELIIKENNE .....	16
Tiemäärärahat alimitoitettut .....	16
Lisää moottoriteitä .....	16
VII. VESILIIKENNE .....	17
Kotimainen varustamotoiminta turvattava .....	17
VIII. ILMAILU .....	17
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	17
VIHREÄT / PEKKA HAAVISTO (Helsinki): .....	17
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	17
Liikennepolitiikan visio puuttuu .....	17
Vanhusten liikkumismahdollisuudet .....	17
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	18
Yksityisautoilun ympäristöhaitat .....	18
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	18
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	18
Verotuksen painopiste hankinnasta auton käyttöön. ....	18
V. VALTION RAUTATIET .....	18
Liikenteen kehittäminen .....	18
Rautateitä tuettava .....	18
VI. TIELIIKENNE .....	18



VII. VESILIIKENNE .....	18
VIII. ILMAILU .....	19
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	19
DEVA / ENSIO LAINE (Turun eteläinen): .....	19
I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA .....	19
Perusepäkohtana suunnittelemattomuus .....	19
Joukkoliikenne .....	19
Parlamentaarinen komitea .....	19
Kaupunkien katumenot .....	19
II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET .....	20
III. LIIKENNETURVALLISUUS .....	20
Liikenneturvallisuus alistetussa asemassa .....	20
IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka .....	20
V. VALTION RAUTATIET .....	20
Rautateiden kehittäminen laiminlyöty .....	20
Raideliikenne pidettävä kilpailukykyisenä. ....	20
VR liikelaitoksena .....	21
VI. TIELIIKENNE .....	21
Pientieverkoston ylläpidon tilanne huolestuttava. ....	21
VII. VESILIIKENNE .....	21
VIII. ILMAILU .....	21
IX. VIESTINTÄPOLITIikka .....	21
KANSANEDUSTAJIEN PUHEENVUOROT: .....	21
SDP: .....	21
HELSINKI: - .....	21
UUSIMAA: .....	21
SAARINEN MATTI: .....	21
POHJOLA MARKKU: .....	22
TURKU ETEL.: .....	22
ROOS JUKKA: .....	22
AHONEN RISTO: .....	22
TURKU POHJ.: .....	22
ROOS TIMO: .....	22
HÄME ETEL. ....	22
RANTANEN JORMA: .....	22
LAPIOLAHTI ARTO: .....	23
JOENPALO ILKKA: .....	23
HÄME POHJ.: .....	23
LINDROOS REIJO: .....	23
LAHTI-NUUTTIla PENTTI: .....	23
KYMI: .....	23
HURSKAINEN-LEPPÄNEN SINIKKA: .....	23
RANTA JUSSI: .....	23
VÄHÄNÄKKI MATTI: .....	24
MIKKELI: RYHMÄPUHEENVUORO/ HIETALA PERTTI .....	24
POHJOIS-KARJALA: .....	24
TÖRNQVIST KERTTU: .....	24
KUOPIO: - .....	24
KESKI-SUOMI: .....	24

KNUUTTILA SAKARI: .....	24
HACKLIN IIRIS: .....	25
VAASA: - .....	25
OULU: - .....	25
LAPPI: - .....	25
KOKOOMUS: .....	25
HELSINKI: .....	25
RAURAMO ANSSI: .....	25
UUSIMAA: .....	25
TIURI MARTTI: .....	25
DROMBERG KAARINA: .....	25
TURKU ETEL: .....	26
PERHO HEIKKI: .....	26
TURKU POHJ: .....	26
KOHJOKI MAUNU: .....	26
HÄME ETEL: .....	27
VILJANEN MATTI: .....	27
HÄME POHJ: .....	27
HOKKANEN MATTI: .....	27
KYMI: .....	28
UOSUKAINEN RIITA: .....	28
MIKKELI: .....	28
MIETTINEN MAURI: .....	28
RUSANEN PIRJO: .....	28
POHJOIS-KARJALA: .....	29
TURUNEN EEVA: .....	29
KUOPIO: .....	29
LAITINEN JUHANI: .....	29
KESKI-SUOMI: .....	30
RYHMÄPUHEENVUORO /LAHTINEN MATTI .....	30
LAHTINEN MATTI: .....	30
VAASA: .....	30
KORKIA-AHO MARTTI: .....	30
OULU: - .....	30
LAPPI: .....	30
JÄÄSKELÄINEN KEIJO: .....	30
KEPU: .....	30
UUSIMAA: - .....	30
TURKU ETEL: - .....	31
TURKU POHJ: - .....	31
HÄME ETEL: .....	31
ANTTILA SIRKKA-LIISA: .....	31
TENHIÄLÄ HANNU: .....	31
HÄME POHJ: - .....	32
KYMI: .....	32
KOKKO HEIKKI: .....	32
MIKKELI: .....	32
KIETÄVÄINEN TIMO: .....	32
POHJOIS-KARJALA: .....	32
PUSKA PEKKA: .....	32
KUOPIO: .....	32



HUUHTANEN JORMA: .....	32
KESKI-SUOMI: .....	33
PEKKARINEN MAURI: .....	33
VAASA: .....	33
RYHMÄPUHEENVUORO/ SAARI AAPO .....	33
VIHRIÄLÄ JUKKA: .....	33
SILLANPÄÄ JUHO: .....	34
OULU: .....	34
MATTILA KALEVI: .....	34
ISOHOOKANA-ASUNMAA TYTTI: .....	34
RENKO TELLERVO: .....	34
SIURUAINEN EINO: .....	35
SAAPUNKI PAULI: .....	35
KOISTINEN ANNIKKI: .....	35
LAPPI: .....	36
PELTTARI SEPPO: .....	36
SKDL: .....	36
HELSINKI: - .....	36
UUSIMAA: - .....	36
TURKU ETEL.: .....	36
JOKINEN ANNA-LIISA: .....	36
ASTALA HELI: .....	36
TURKU POHJ.: RYHMÄPUHEENVUORO/ LAAKSONEN TIMO .....	37
HÄME ETEL.: - .....	37
HÄME POHJ.: - .....	37
KUOPIO: .....	37
MÄNNISTÖ LAUHA: .....	37
KESKI-SUOMI: .....	37
LEPPÄNEN PEKKA: .....	37
VAASA: - .....	37
OULU: .....	37
KEMPPAINEN ARVO: .....	37
LAPPI: - .....	38
RKP: .....	38
HELSINKI: RYHMÄPUHEENVUORO/ MELIN INGVAR S. ....	38
UUSIMAA: .....	38
WESTERLUND HENRIK: .....	38
TURKU ETEL.: - .....	38
AHVENANMAA: - .....	38
VAASA: .....	38
MALM HÄKAN: .....	38
NORDMAN HÄKAN: .....	39
RENLUND BORIS: .....	40
SMP: .....	40
UUSIMAA: RYHMÄPUHEENVUORO /JURVA MARITA .....	40
TURKU ETEL.: - .....	40
TURKU POHJ.: - .....	40
HÄME POHJ.: .....	40
AITTONIEMI SULO: .....	40
KYMI: - .....	41
KUOPIO: - .....	41



KESKI-SUOMI: .....	41
MÄKELÄ TINA: .....	41
VAASA: .....	41
VISTBACKA RAIMO: .....	41
OULU: - .....	41
SKL: .....	42
HELSINKI: - .....	42
TURKU ETEL.: - .....	42
KYMI: - .....	42
KESKI-SUOMI: - .....	42
VAASA: RYHMÄPUHEENVUORO /FRED JORMA .....	42
VIHR: .....	42
HELSINKI: .....	42
RYHMÄPUHEENVUORO/ HAAVISTO PEKKA .....	42
SOININVAARA OSMO: .....	42
UUSIMAA .....	42
PALOHEIMO EERO: .....	42
OULU: .....	43
PULLIAINEN ERKKI: .....	43
DEVA: .....	43
UUSIMAA: - .....	43
TURKU ETEL.: RYHMÄPUHEENVUORO/ LAINE ENSIO .....	43
HÄME POHJ.: - .....	43
LAPPI: .....	43
TENNILÄ ESKO-JUHANI: .....	43

# JOHDANTO

Tämä aineisto on tienpidon ja tienpitäjän tarpeita ajatellen laadittu tiivistelmä eduskunnan 12-14.4.1988 käymästä hallituksen liikennepoliittisen selonteon keskustelusta. Pyrkimyksenä on ollut tiivistää laaja, useiden satojen sivujen mittainen pöytäkirjamateriaali tiiviiksi aineistoksi.

Puolueiden ryhmäpuheenvuorojen tarkastelussa ei ole rajoitettu pelkästään tienpitoon vaan ne on käsitelty laajemmin. Pyrkimyksenä on ollut löytää puheenvuoroista puolueen liikennepoliittisten asioiden painotus, jotta tienpitoa ja sen resurssitarvetta koskevat lausumat olisivat mahdollisimman oikeassa suhteessa puolueen liikennepoliittiseen kokonaisnäkemykseen.

Ryhmäpuheenvuoroja on tarkasteltu seuraavan ryhmittelyn mukaisesti:

- |       |                                      |
|-------|--------------------------------------|
| i.    | Liikennepoliittikka kokonaisuutena   |
| ii.   | Ympäristövaikutukset                 |
| iii.  | Liikenneturvallisuus                 |
| iv.   | Liikenteen vero- ja maksupoliittikka |
| v.    | Valtion rautatiet                    |
| vi.   | Tieliikenne                          |
| vii.  | Vesiliikenne                         |
| viii. | Ilmailu                              |
| ix.   | Viestintäpolitiikka                  |

Liitteen I. pylväsdigrammeissa on esitetty kussakin ryhmäpuheenvuorossa yllämainittujen asioiden käsittelyyn uhrattu tila palstasenttimetreinä. Sen voi hyvin karkeasti tulkita mittavaan eri puolueiden liikennepoliittisten osa-alueiden painotusta.

Kyseinen tulkinta on luonnollisesti altis kritiikille. Samoin puheenvuorojen tekstien ryhmittely yo. otsikoiden alle on jossain määrin tulkinnanvaraista. Eri liikennemuotojen käsittelyyn uhratun teksti-tilan sijoittaminen otsikoiden alle on melko selvää. Neljän ensinmainitun otsikon väliset painotukset ovat sen sijaan hankalampia. Joissakin puheenvuoroissa yleiset liikennepoliittisen koordinoinnin vaatimukset, ympäristöpoliittiset ja liikenneturvallisuutta koskevat kysymykset sekä vero- ja tariffipoliittikan käyttöä koskevat esitykset menevät toistensa kanssa niin paljon lomittain, ettei asioiden erottaminen toisistaan ole mahdollista. Tällaisessa tapauksessa ne kaikki ovat "yleisen liikennepoliittikan" otsikon alla. "Ympäristöön", "liikenneturvallisuuteen" tai "veropoliittikkaan" on tekstikohtia otettu vain jos ne yksiselitteisesti käsittelevät kyseistä aihetta.

Kansanedustajien puheenvuorojen osalta on tiivistelmään otettu mukaan kaikki tienpitoon suoranaisesti liittyvät lausumat. Mukana on myös kommentteja, jotka eivät suoraan liity tienpitoon, mutta jotka välillisesti kuvaavat suhtautumista tieliikenteeseen tms. Lausumat on ryhmitelty puolueittain ja vaalipiireittäin. Liitteessä 2 on lisäksi taulukot, joista käy ilmi puolueittain ja vaalipiireittäin kansanedustajien käyttämien puheenvuorojen lukumäärät ja tienpidon käsittely puheenvuoroissa.

Liitteessä 2 on myös yritetty löytää kansanedustajien puheista kannanottoja keskeisiin tiepoliittisiin kysymyksiin: tienpidon rahoitukseen ja päätiepainotteiseen tiepolitiikkaan. Kaikkien edustajien puheissa eivät tällaiset kannanotot ole olleet kovin selkeästi ilmaistuja. Puheen "henki" on pyritty löytämään taulukon 1 ja 2 alareunan mukaisilla luonnehdinnoilla. Selvää on, että myös tällainen luonnehdinta voi liikaa yksinkertaistaa kansanedustajien todellisia näkemyksiä. Mutta silti niistä näyttää muodostuvan melko selkeä kuva eri puolueita ja eri alueita edustavien kansanedustajien näkemysten eroista.

Yksittäisten kansanedustajien suhtautuminen tienpidon rahoituksen lisäämiseen ja päätiepainotteiseen tiepolitiikkaan on esitetty kuvissa 1 ja 2 puolueittain ja vaalipiireittäin.

Kuvassa 3 on esitetty taulukoiden 1 ja 2 sisältö puolueittain nelikenttänä. Liitteen 2 kuvissa 4 ja 5 on mielipiteitä kuvaavat indeksiluvut kerrottu puolueittain ja vaalipiireittäin kansanedustajien lukumäärällä kannanottojen "parlamentaarisen painon" selvittämiseksi.

# RYHMÄPUHEENVUOROT

## SDP / PERTTI HIETALA (Mikkeli):

---

### I. LIKENNEPOLITIikka KOKONAI SUUTENA

Kotitalouksien liikennekustannus yhtä suuri kuin asumisen kustannus; kok. kustannukset 80 mrd. mk = 15000 mk/henk. (55 % henk. liik., n.30 tavaraliik. 10 % tietoliik.)

Joukkoliikennepalvelut murrosvaiheessa: niiden osuus suoritteista laskenut v:sta 1960 puolesta viidennekseen

*Liikennepolitiikkaa ohjattava kokonaisuutena:*

On perustettava parlamentaarinen komitea kokonaisvaltaisen liikennepoliittisen ohjelman laatimiseksi, jotta liikennemuotoja ja niiden työnjakoa voidaan kehittää tasapainoisesti; lähtökohtana kansalaisten palvelutarpeet ja kansantalouden edut.

### II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Ympäristöhaitat selonteossa liian vähälle huomiolle.

Ilmaan tulevista päästöistä valtaosa peräisin liikenteestä ja varsinkin henkilöautoliikenteestä.

Taajamien liikenteessä on suosittava joukkoliikennettä

### III. LIKENNETURVALLISUUS

Tiestön kuntoon ja rakenteeseen huomiota. Liikenneturvallisuuden parantaminen edellyttää päätieverkon parantamista, kevyen liikenteen väylien voimakasta lisäämistä, yli- ja alikulkusiltojen rakentamista ja valaistuksen parantamista.

Nopeus- ja raitiusvalvontaa tehostettava. Lisäämällä resursseja valvontatehtäviin voidaan vähentää maanteiden vaaratekijöitä. Rikesakko liian pieni ennaltaehkäisijäksi. Kattonopeuksien korottamiselle ei ole syytä.

Maantieliikenteen työaikauudistus saatava liikenneturvallisuuden varmistamiseksi.

### IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka

*Ha:n alhaiset käyttökustannukset*

Alhaiset käyttökustannukset houkuttelevat ha:n käyttöön joukkoliikenteen sijasta. Liian kallis hankintahinta suosii pieniä ja turvattomia autoja.

Veroja suunnattava enemmän auton käyttöön SDP tukee tätä linjaa. Selvitettävä mitä vaikutuksia kulkumuotojakaumaan, ympäristön paranemiseen, ja kauppapolitiikkaan. Verotuksen kokonaisrasitus ei saa kasvaa.

Pääkaupungin seutu on ainoa alue, jossa on ratkaistu liikenteen palvelutaso, palvelujen tuottamistapa ja tariffijärjestelmä sekä kustannusten jako. Seudullinen yhteistyö välttämättömyys myös muualla Suomessa. Paikallinen ja alueellinen linja-auto- ja junaliikenne yhteensovitettava. Katujen ja teiden rakentamisen kustannuksissa kuntien kesken selviä eroja. Kaupungit käyttävät puolitoista veropenniä katujenpitoon. Valtion tuki rakentamiseen ei saa olla sidottu kunta-  
muotoon.



#### *Tieliikenteen vaikutustarkastelut:*

Yhdyn Vennamon haastattelussa antamaan lausuntoon: Autoliikenteen yhteenlasketut tie-, terveys- ja ympäristökustannukset ylittävät verokertymän.

#### *Alueellinen kuljetustuki*

Kuljetustuki päättyy vuoden 1989 lopussa. Selvitettävä mahdollisuudet säätää uusi laki raideliikennettä suosien. Valtiovallan käytettävä kaikki keinot raskaiden ja vaarallisten kuljetusten siirtämiseksi rautateille.

### **V. VALTION RAUTATIET**

LM:n ja VR julkistivat saneeraustiedot epäonnistuneesti. Selonteon mukaan VR:ltä vähennetään 5000 työntekijää, puolet konepajoista suljetaan ja satoja kilometrejä kiskoja rullalle.

Parlamentaarinen rautatiekomitea oli yksimielinen. Komitean esittämien kustannuslaskentaperusteiden mukaan vuosi 1985 oli 183 milj. alijäämäinen. Vuonna 1991 VR olisi samoin perustein 218 milj. mk ylijäämäinen.

#### *VR:n kehittäminen*

Kehittämisen tulee tapahtua hallitusohjelman mukaan parlamentaarisen rautatiekomitean periaatteiden mukaisesti. Raideliikenteen ympäristöystävällisyys ja turvallisuus otettava huomioon kustannuslaskelmissa. VR:n on keskityttävä suurten asutuskeskusten väliseen liikenteeseen.

Pääkaupunginseudulla VR voisi liikennöidä pääkaupungin yhteistyövaltuuskunnan laskuun. Martinlaakson rata jatkettava Hki-Vantaan lentokentälle ja edelleen pääradalle Tikkurilaan. Ko. Marjo-radan kust.arvio 500 milj. mk.

Hiljaisempien ratojen henkilöliikennettä tarkasteltava ennakkoluulottomasti. Kehitettävä juna- ja autoliikenteen yhteispalveluita. VR:n kehitettävä Transpoint-järjestelmää

Henkilöliikenteen nopeutta pääradoilla nostettava 160 km/h:iin. Kulunvalvontajärjestelmiä rakennettava, samoin pariraiteita.

VR:n tavaraliikenne jaettava: teollisuuspalvelut, transpoint-järjestelmä ja transito-liikenne. Konepajojen ja vaunutoimittajien kanssa neuvoteltava akselipainojen korottamisesta 20:stä 25:een tonniin. Edellyttää ratojen perusparantamista.

VR:n konepajatoiminnan saneeraamiseen on kiinnitettävä huomiota.

Ensimmäisinä liikelaitosvuosina ei ole perittävä ratamaksua.

VR:lle suunnattava erillinen kehittämisraha

### **VI. TIELIKENNE**

Ongelmana tiestön kunnon nopea heikkeneminen vilkkasti liikennöidyillä alueilla, koska liikenne kasvanut ennakoitua nopeammin.

#### *Harjoitettu liikennepolitiikka*

Liikennepolitiikka suosii liikaa tieliikennettä. Asiaan ei ole puututtu ohjaavassa mielessä: tieliikenne saanut lähes kaiken mitä etujärjestöt ovat rohjenneet pyytää s.o. maassa on noudatettu liikennepoliittista ajopuolpolitiikkaa.

Liikenneturvallisuus ja ympäristö otettava kustannuslaskennan osaksi.

### *Päätiestö*

Päätiestö on saatava sen liikenteellisen merkityksen mukaiseen tasoon. Raskaat ja vaaralliset kuljetukset suunnattava rautateille. Ongelmana päätiekohteiden suunnitelmavarannon puute, suunnitteluprosessin vaatima pitkä aika, suunnittelumenetelmien teknokraattisuus.

### *Tielaitos*

Tielaitos kaipaa hallinnollisia ja asenteellisia muutoksia. Suunnittelun sisällön ja työmetodiikan kehityttävä yleisen arvomaailman mukaan. Väärin verhota ratkaisut markoiksi ja metreiksi kun mukana paljon ei-mitattavia elämän arvoja. Ympäristökysymykset tuovat hallinnollisia velvoitteita tiensuunnitteluprosessiin.

Oma henkilöstö ja kalusto hyödynnettävä työllisyyslain velvoitteet huomioon ottaen. Urakoinnissa työn valvonnan tulee olla tehokkaampaa.

## **VII. VESILIIKENNE**

Saariston ja sisävesien kulkureitit pidettävä ensiluokkaisessa kunnossa. Öljy- ym. -onnettomuudet torjuttava etukäteen. On harkittava öljykuljetusten kieltämistä Saimaalla kokonaan.

Satamapolitiikkaa ei ole yhteensovitettu. Satamien ylläpito ja suunnittelu jätetty kaupunkien tehtäväksi, josta seuraa runsaasti päällekkäisiä investointeja. Tehtävä selvitys satamien välisestä työnjaosta.

Huolehdittava riittävän kauppalaivaston säilymisestä Suomen lipun alla.

## **VIII. ILMAILU**

Painotettava ehdotonta lentoturvallisuutta.

Terminaali-investointeja lisättävä. Kansainvälistä liikennettä suunnattava useille kentille. Hki-Vantaan terminaaleja laajennettava.

## **IX. VIESTINTÄPOLITIikka**

Erillinen viestintäpoliittinen periaateohjelma valmisteilla. Kulttuuriset tekijät huomioitava.

## **KOKOOMUS / MATTI LAHTINEN (Keski-Suomi):**

---

### **I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA**

#### *Liikennehallinto ja sen suunnittelu*

Liikennepalvelut tulee tuottaa taloudellisesti, tehokkaasti ja joustavasti. Standardiratkaisut ja tiukat normit ovat taakse jäänyttä aikaa. On tuettava uusien ratkaisujen löytämistä. Puhtaasta tukitoiminnasta tulee olla yhteisesti sovittu, selkeä päätös.

LIIKENNE-2000-suunnitelman kaltaisten pidemmälle ulottuvien suunnitelmien laadinta hyvä asia.

### *Väestön liikenteelliset peruspalvelut*

Liikenteelliset peruspalvelut eivät ole kehittyneet suotuisasti linja-autoliikenteen kannattavuuden heikkenemisen vuoksi. Peruspalvelujen turvaamiseksi julkisen tuen tarve ja määrä on määriteltävä siten, ettei yhteiskuntakaan tue epätarkoituksenomaista liikennettä.

## **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

Hallituksen periaatepäätös pakokaasupäästöistä on erinomainen keino parantaa ilman laatua. Verovähennykset saasterajan alittaville autoille on järkevä tapa yhdistää liikenne- ja ympäristöpolitiikkaa.

## **III. LIKENNETURVALLISUUS**

Autovero laskun jälkeen hankitaan turvallisempia autoja

## **IV. LIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka**

Liikennekustannusten osuus suuri ja sen merkitys kansantaloudelle tärkeä. Verojen ja maksujen suhde harkittava tarkoin. Eri liikennemuotojen- ja lajien mahdollisimman suuri omakustanteisuus tulee ottaa huomioon verojen ja maksujen määrittämisessä.

### *Kiinteistä veroista käytön verottamiseen*

Omakustanteisuuden aikaansaamiseksi siirryttävä pidemmällä tähtäyksellä ko. verotustapaan. Henkilöautoilijoiden kustannusosuutta ei voida lisätä.

## **V. VALTION RAUTATIET**

### *Saneeraus parlamentaarisen rautatiekomitean pohjalta*

Kokoomus tukee rohkeaa uudistuspolitiikkaa, jossa kuitenkin muistetaan VR:n yhteiskunnalliset velvoitteet. Henkilökunnan määrän supistaminen on välttämätöntä, mutta sen tulee tapahtua luonnollista tietä tai siten, että työntekijöille osoitetaan uusi työpaikka valtionhallinnosta.

### *VR:stä liikelaitos*

VR:stä on vuonna 1990 tehtävä liikelaitos, jolla on selkeä tulosvastuu. Rataverkon ylläpito ja kehittäminen valtiolle, kaikki muut asiat yhtiön vastuulla.

Keskityttävä raskaisiin kuljetuksiin ja yhdistettyihin kuljetuspalveluksiin. Selvitettävä kannattaako talvisia talvisia satamakuljetuksia siirtää raiteille.

Henkilöliikennettä kehitettävä suurten taajamien välillä ja pääkaupungin seudulla. Pääratojen sähköistäminen saatettava loppuun, jotta nopeuksia voidaan nostaa.

## **VI. TIELIIKENNE**

### *Päätieverkon rappeutuminen estettävä*

Päätieverkon kehittäminen on aluepolitiikan, liikenneturvallisuuspolitiikan ja ennen kaikkea liikenteen sujuvuuden kannalta keskeisintä.

Vilkkaille tieosuuksille ei ole osoitettu läheskään riittäviä voimavaroja. Päätieverkon huono taso heikentänyt yritysten toimintaedellytyksiä koko maassa. Erityiset ongelmat Etelä-Suomessa. Yhteiskunta joutuu maksamaan suuren laskun keskustapuolueen ajamista politiikasta, jota ovat määränneet taktiset näkökulmat.



Kunnossapidon tasosta ei saa luopua. Leventämis- ja peruskorjaussuunnitelmista ei saa luopua eikä myöskään uusien hankkeiden toteuttamisesta.

#### *Tienpidon kokonaisrahoitusta lisättävä*

Tienpidon kokonaisrahoituksen lisäämistä jatkettava määrätietoisesti ja suunnitelmallisesti. Öljyn hinnan alenemisesta saatava hyöty on pääosin siirrettävä teiden kunnossapidamiseen ja tieverkoston parantamiseen.

#### *Tienpitoa tehostettava*

Määrärahojen kohdentamista, käyttöä ja tuottavuutta on tehostettava. Tienrakentamisen menetelmiä on kehitettävä, jotta monesti kohtuuttoman pitkä tekovaihe lyhentyisi. Projektien kokoa suurennettava.

#### *TVH:n organisaatiota kevennettävä*

Tulosten parantamiseksi on TVH:n organisaatiota kevennettävä ja toimintatapoja muutettava. Perustettava työryhmä selvittämään tielaitoksen jälkeenympäristön syyt ja sen toiminnassa esiintyvät puutteet.

"On ollut ihmeellistä todeta, ettei TVH ole suhtautunut huolestuneemmin ja määrätietoisemmin päätieverkkomme rappeutumiseen, vaan tyytynyt siihen, että lähinnä työllisyyspoliittisin perustein resursseja suunnataan vain alemman tiestön kunnossapitoon."

#### *Moottoritieverkko*

Yhtenäisen moottoritieverkon tarve selvitettävä pikaisesti. On huolehdittava, että uudet moottoritiet voidaan rakentaa muun tienpidon siitä kärsimättä.

"Automäärän ja kuljetusmäärien kasvun vuoksi on julkisia varoja suunnattava moottoritieverkostomme kolminkertaistamiseen. Pääkaupunginseudulta tulee olla moottoritieyhteydet ainakin Turkuun, Tampereelle, Lahteen ja Kotkaan. Yhteyksien jatkamista esim. Jyväskylään ja Kuopioon on tutkittava liikennemäärien kehittymisen mukaan."

## **VII. VESILIIKENNE**

Satamien yhteistyötä lisättävä ja yli-investointeja varottava.

Kaksoisliputus varteenotettava vaihtoehto varostamoelinkeinon säilyttämisessä suomalaisilla yhtiöillä. Vaihtoehdot ongelmallisia: ulosliputus tai valtion tuki.

Saimaan kanavan ja Saimaan väylästä käyttöä tehostettava. Sisävesien öljy- ja kemikaalikuljetukset siirrettävä mahdollisuuksien mukaan rautateille.

Vesiteitä kehitettävä siten, että ne muodostavat tie- ja rautatieverkon kanssa kokonaisuuden. Keitele-Päijänne-kanavan työt aloitettava

## **VIII. ILMAILU**

Lentokenttiä ja -asemia kehitettävä. Reittilentoliikennettä kehitettävä Hki-Vantaan lisäksi myös muille kentille.

Lennonvarmistusjärjestelmän kehittämiseen huomiota. Kiitotiet ja valaisinlaitteet osin turvallisuutta vaarantavassa tilassa.

## **IX. VIESTINTÄPOLITIikka**

---

## **I. LIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA**

Parlamentaarisen liikennekomitean asettaminen on mielekkäin tapa jatkaa tämän keskustelun jälkeen.

Selonteon toimenpide-ehdotukset suuruusluokaltaan riittämättömiä. Tämä koskee erityisesti tienpidon määrärahojen suunnittelua, mutta myös rautatie-, vesi-, ja ilmaliiikenteen kehittämistä.

### *Joukkoliikenne*

Pääkaupunginseudun liikenneongelmat ratkaistavissa vain joukkoliikennettä ja julkista liikennettä kehittämällä. Seudullinen yhteisymmärrys on edellytys valtion investointien lisäämiselle.

Haja-asutusalueiden linja-autoliikenteen tuki on suhteellisesti erittäin pieni. Henkilöautoa omistamattomien liikennemahdollisuudet turvattava tyydyttävästi.

## **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

---

## **III. LIKENNETURVALLISUUS**

Huomiota kiinnitettävä liikennekoulutukseen, asennekasvatukseen ja valvontaan. Tiestön kunto vaikuttaa merkittävästi liikenneturvallisuuteen autokannan kunnon lisäksi.

## **IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka**

### *Erityisverojen korotukset*

Valtiolle on kertynyt erityisverojen korotuksista noin 1,5 mrd. markkaa, joten valtiolla olisi varaa todella tuntuviin tiemäärärahojen korotuksiin. Erityisverojen lisäkertymä olisi ohjattava tieliikenneolojen kehittämiseen.

### *Hankinnan verottamisesta käytön verottamiseen.*

Periaate olisi hyvä sekä liikenneturvallisuuden että ympäristövaikutusten kannalta. Hallituksen esitykset eivät kuitenkaan vakuuta. Konkreettisia keinoja ei esitetä.

## **V. VALTION RAUTATIIET**

### *VR:n saneeraus*

VR:n saneerausohjelma on laadittava rautatiekomitean määrittämien linjojen mukaan. Nykylinjassa näyttää siltä, että rautateiden yhteiskunnallinen palvelutehtävä on unohdettuna.

### *Raideliikennettä kehitettävä*

Investointeihin löydyttävä myös valtion rahaa. Valtakunnan osakeskusten yhdistäminen nopeilla ja tehokkailla junayhteyksillä tehostaa aluepoliittisia toimenpiteitä. Rautatiedien päätoimintamuoto on tulevaisuudessakin keskipitkän ja pitkän matkan kuljetukset.

Tavaralajeja ei saa ohjata määräyksillä VR:n kuljetettavaksi

## VI. TIELIIKENNE

### *Selonteon esittämät tienpidon määrärahat riittämättömiä*

Tieliikenne ylivoimaisesti tärkein tekijä henkilö- ja tavaraliikenteessä. Tällä kuljetusten ja tieinvestointien kehityksellä tiestömme rappeutuu jo lähitulevaisuudessa. Kysymyksessä laiminlyönti tärkeän kansallisomaisuuden hoidossa ja kehittämisessä. Hallituksen linja on pilkantekoa eduskunnan tahdonilmaisuille.

### *TIE-2000*

Suurin toivein valmisteltu ohjelma on jo ilmeisesti osin vanhentunut alimitoitettujen kustannusarvioiden ja liikenteen kasvuarvioiden vuoksi. Tästä huolimatta TIE-2000-ohjelmasta ollaan tänä vuonna jäämässä jälkeen jo parisataa miljoonaa.

### *Öljyn hinta*

Alhainen hinta pitäisi hyödyntää suorittamalla päällystyksiä ja parannuksia huomattavasti suunniteltua enemmän. Olisi edullista myös Neuvostoliiton kaupan kannalta.

### *Aloitettut päätiehankkeet syövät alemmalle tiestölle varattuja määrärahoja*

Alemmalla verkolla on vielä runsaasti tehtävää. Päätiepainotteisuus ei saa johtaa alempiasteisen tieverkon laiminlyöntiin. Päätiepainotteinen liikennepolitiikka nykyisillä määrärahoilla johtaa muun tieverkon peruspalvelutason heikkenemiseen.

## VII. VESILIIKENNE

---

## VIII. ILMAILU

Ilmailun alueella ei ole suuria lisätarpeita. Lentoliikenneverkosto on hyvä. Turvallisuudesta pidettävä huolta.

## IX. VIESTINTÄPOLITIikka

Viestintä on nopeimmin kehittyvä liikennesektori. Hämmästyttävää, ettei ole mukana selonteossa. Ulkopuolelle jättäminen ei ole perusteltavissa erikseen tehtävällä viestintäpoliittisella periaateohjelmalla.

Liikenne 2000:n sisältöön tulee ottaa mukaan myös viestintäpolitiikka.

## SKDL / TIMO LAAKSONEN (Turun eteläinen):

---

### I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA

#### *Liikennepoliittinen suunnittelu*

Liikennepolitiikkaa ei ohjaa eduskunta eikä liikennemuotojen suunnittelulla ole edes keskusteluyhteyttä periaatekysymyksissä. Hallituksella ei ole näkemystä kehittämisen suunnasta eikä se pysty esittämään tavoitteita eikä keinoja. Pulmat ratkaistaan yksitellen liikennemuoto kerrallaan.



### *Kuntien liikenneolot*

Kunnille ei heru markkaakaan tieliikenteen erityisveroista vaikka kuntien tie- ja katumenot ovat lähes yhtä suuret kuin TVL:n menot. Tieliikenteen erityisverojen kertymästä osa on välttämättä käytettävä kuntien tie- ja katumenojen kattamiseen.

### *Joukkoliikenne*

Joukkoliikenteen tukea on tuntuvasti lisättävä.

## **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

### *Ympäristönäkökohdat erillistarkasteluja*

Parlamentaarinen ympäristönsuojeluneuvosto, ilmansuojelun neuvottelukunta ja ympäristöministeriö vaativat viime vuonna, että eri liikennemuotojen ympäristövaikutuksia vertaillaan. Tämän hallitus on unohtanut selvityksessä.

### *Yhteiskunnalliset ja ympäristölliset kustannukset ja hyödyt*

Liikenneministeriön on selvitettävä liikennemuotojen yhteiskunnalliset ja ympäristölliset kustannukset ja hyödyt. Liikennemuotojen keskinäinen painotus tuotava eduskunnan päätettäväksi TMAE:n liikenneministeriön hallinnonalan yleisperusteluissa. Samassa tilanteessa hyväksytään myös kutakin liikennemuotoa koskevat tavoitteet.

## **III. LIIKENNETURVALLISUUS**

Rekkojen leveyden ja korkeuden suurentaminen sekä akselipainojen korotus osoittaa piittaamattomuutta turvallisuudesta, tiestön kunnosta ja päätöksen vaikutuksesta liikennemuotojakautumaan.

## **IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA**

---

## **V. VALTION RAUTATIET**

Sopivaksi katsottava liiketaloudellisen alijäämän taso määriteltävä uudestaan hallituksessa ja eduskunnassa.

Investointeja lisättävä. Tärkeimpien yhteyksien nopeudet nostettava 200km/h:een, jolloin juna olisi pitkämatkaisessa liikenteessä ylivoimainen liikenneväline. Uutta kevyttä kalustoa rakennettava maaseudun paikallisliikennettä varten.

## **VI. TIELIIKENNE**

### *Tienpidon painotus*

Alempi tieverkko unohtuu selonteossa kokonaan. Toisaalta ei voi kiistää, etteikö päätieverkko olisi rapistumassa. Päälystämisiä on tehtävä nyt kun raaka-aine on halpaa.

Voimaperäiseen moottoriteiden rakentamiseen ei ole tarvetta. Moottoriteiden rakentamista ei pitäisi tehdä yksittäisinä budjettipäätösinä vaan ne on tuotava eduskunnan päätettäväksi osana koko liikennepolitiikkaa.

### *Raskas tavaraliikenne*

Raskasta tavaraliikennettä olisi saatava siirretyksi tiestöltä rautatielle tieverkon rasiituksen pienentämiseksi, liikenneonnettomuuksien vähentämiseksi ja ympäristöhaittojen vähentämiseksi.

## **VII. VESILIIKENNE**

Hallituksella ei ole selonteossa kantaa sisävesien kanavointiin.

## **VIII. ILMAILU**

Lentoliikenteen tavoitteet on määriteltävä osana liikennemuotojen kokonaisuutta.

## **IX. VIESTINTÄPOLITIikka**

---

## **RKP / INGVAR S. MELIN (Helsinki):**

---

### **I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA**

#### *Liikennepoliittinen kokonaiskuva puuttuu*

Samaten eri liikennemuotojen taloudellisuuden ja ympäristövaikutusten kokonaisvertailuvertailu. Myös puuttuu eri liikennemuotojen liikennöintikustannusten vertailu. Selonteko ei esitä ohjausvälineitä liikennepoliittiselle kehittämiselle.

Haluammeko ohjata kehitystä vai annammeko kehityksen ohjata meitä? Selonteko ei ota kantaa tieliikenteen kasvulukuihin. Pitäisikö niihin vaikuttaa? Onko järkevää antaa kalleimman liikennemuodon kasvaa muiden kustannuksella? Enemmän huomiota on kiinnitettävä liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellisiin kustannuksiin.

Liikennejärjestelmällä suuri merkitys elinkeinoelämän kustannuksiin. Selonteon olisi pitänyt ottaa selkeämmin kantaa eri liikennemuotojen priorisointiin ja resurssine kohdentamiseen liikennesektorin sisällä.

#### *EY:n liikennepoliittikkaan mukautuminen*

EY:n pyrkimys luoda yhteiset liikennemarkkinat vuoteen 1992 mennessä vaikuttavat myös Suomeen. Suomen on osallistuttava tähän kehitykseen ja pyrittävä saamaan samat oikeudet kuin EC:n kuljetuyrityksetkin. Samalla on turvattava suomalaisten kuljetusyritysten kilpailukyky.

### **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

Massatavaraliikenne meri- ja rautatiekuljetuksille. Vaarallisten aineiden kuljetuksia valvottava paremmin. Merenkulun öljyonnettomuudet estettävä.

Henkilöautojen pakokaasun puhdistuksesta annettu veronalennus (3500 mk) on liian pieni. Sen pitäisi olla vähintään 5000 mk.

### III. LIIKENNETURVALLISUUS

#### *Merenkulun turvallisuustekijät.*

Selonteko on unohtanut merenkulun turvallisuus tekijät. Sisäsaaristoon on saatava nopeusrajoitukset, kuljettajatutkinnot tietyn rajan ylittäville veneille, merenkulun tuntemusta lisättävä, veneilyn turvallisuusvälineet vapautettava liikevaihtoverosta.

#### *Tieturvallisuus*

Eri liikennemuotojen erottaminen tieliikenteessä toisistaan välttämätöntä

Vaihtelevat nopeusrajoitukset käyttöön riippuen tien kunnosta, näkemästä ja muista tekijöistä.

### IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA

Kustannusvastaavuus rajoittunut vain rahallisiin suureisiin. Käsite periaatteessa oikea mutta se on laajennettava kattamaan myös ympäristövaikutukset

### V. VALTION RAUTATIET

Kyyvyytmyys sopeutua kysynnän muutokseen ongelmien syy. VR:llä ei ole ollut visioita kysynnän kehityksestä.

#### *Vr:n kehittäminen*

VR tarvitsee markkinatietoista ja markkinahaluista tutkimus- ja kehitystyötä.

Taajamien lähiliikenne tärkeää. Se on sovittava työmatkaliikenteen huippuihin. Lastinkäsittelyä ja yhteisliikennettä kehitettävä

VR:n kehittäminen liikelaitokseksi oikea toimenpide. Pääjohtajalle annettava työrauha. Radanpidon erottaminen liikenteen hoidosta oikea periaate

### VI. TIELIIKENNE

#### *Tienpidon rahoitusta nostettava*

Päätielainotus ei saa unohtaa myöskään alemmaa tieverkkoa. Saariston tärkeät yhteydet käyttävät lauttoja. Panostuksen uusiin saaristoyhteyksiin on jatkuttava. Ilman kiinteää yhteyttä oleville saaristolaisille on turvattava toimivat yhteydet mannermaalle. Ne on mitoitettava myös turistiliikenne huomioonottaen.

#### *Panostettava tieverkon ylläpitoon*

"Däremot kan man ifrågasätta hur stort behovet av nybyggnation av vägar är."

### VII. VESILIIKENNE

#### *Kauppalaivaston ulosliputuksen estäminen*

On syytä selvittää olisiko Suomessa mahdollista kehittää muiden Pohjoismaiden kaltaisia alusrekisterijärjestelmiä esim. viime syksynä valmistuneen Ahvenanmaan alusrekisterityöryhmän muistion pohjalta.



## VIII. ILMAILU

Kasvu on ollut nopeaa. On selvittävä riittääkö Hki-Vantaan lentoaseman laajennus pitkällä aikavälillä

Lentoturvallisuus- ja valvontajärjestelmiä on kehitettävä ja tarpeellisten resurssien saata- vuudesta on huolehdittava.

Saariston helikopteriliikennettä on kehitettävä, koska se on ainoa väline, jota ei rajoita saariston kelirikkokausi.

## IX. VIESTINTÄPOLITIikka

### *Kaukopuhelinliikenteen tariffeja laskettava*

Korkeita tariffeja ja ylijäämiä ei voida perustella paikallispuhelinjärjestelmän kustan- ten kattamisella kuten muualla Euroopassa, koska valtaosaa paikallispuheluista hoitaa yksityiset toimilupalaitokset.

Jos PTL:n hoitamia paikallispuheluja halutaan subventoida esim. aluepoliittisista syistä, on päätös siitä tuotava eduskuntaan. Teleliikenteen kilpailun on ulotuttava myös kaukopuhelinliikenteeseen. Vaihtoehtona on säätää Ruotsin tapaan, että kaukopu- luissa sovelletaan kustannusvastaavuuden mukaisia tariffeja.

## SMP / MARITA JURVA (Uusimaa):

---

### I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA

#### *Teollisuuden kilpailukyky*

Liikennekustannukset ovat teollisuuden toiseksi suurin kustannustekijä. Niillä on suuri merkitys teollisuuden kilpailukyvyllä. Teollisuuden kannalta merkittävimmät kuljetus- muodot ovat maantie- ja merikuljetukset.

#### *Joukkoliikenne*

Henkilöjoukkoliikenteen palvelut turvattava huolimatta jatkuvasti pienentyvistä matkus- tajaääristä. Taksien ja monipalveluautojen käyttömahdollisuudet on selvittävä.

### II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

Liikenteen saastuttavaa vaikutusta vähennettävä. Autojen lisälaitteiden verotuskäytäntöä muutettava.

### III. LIIKENNETURVALLISUUS

Liikenneturvallisuuden kehittäminen onnistunut melko hyvin. Siihen tulee jatkuvasti panostaa. Autojen turvallisuutta parantavat lisälaitteet verottomiksi.

Vuodenaikojen mukaan vaihtuvat nopeusrajoitukset osoittautuneet onnistuneiksi. Tulokset niin hyviä, että järjestelmästä tulisi tehdä pysyvä.

#### IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA

*Verotuksen pääpaino on siirrettävä käytön verotukseen*

Tieliikennettä verotettu raskaalla kädellä. Erityisverotus noin 2,3-kertainen verrattuna välittömiin tieliikennemenoihin. Henkilöauton hankintahintaan sisältyvän kiinteän veron tulee alentua.

Polttoaineiden veron noususta ei saa tulla pysyvää. Öljyn hinnan laskusta aiheutunut veron korotus täytyy poistaa öljyn hinnan taas noustessa.

#### V. VALTION RAUTATIET

*Kansantaloudellisesti hyvä kuljetusvaihtoehto*

Rautatiet ovat ympäristö- ja energiakustannuksiltaan edullisia. Nykyinen kriisi seurausta 70-luvun toimenpiteistä. Vasemmistolaiset liikenneministerit eivät ryhtyneet riittävän tehokkaisiin toimiin syöksykierteen katkaisemiseksi. Huolimatta liikenteen vähentymisestä 25 %:lla väkeä lisättiin 3000 henkilöllä.

*VR:n kehittäminen*

Vapaan kilpailutilanteen mukaista kilpailukykyä kehitettävä. Tarpeettomat ja turhat kustannukset leikattava pois. Voimavarat kohdistettava kansalaisten ja elinkeinoelämän palveluun. Henkilöstön supistaminen 3500 henkilöllä ei saa johtaa irtisanomisiin vaan väki siirrettävä muualle hallintoon tai siirrettävä varhaiseläkkeelle.

Ratojen rakentaminen ja kunnossapito erotettava liikenteenhoidosta. Vähäliikenteisten rataosien liikenteen mielekkyys harkittava tapauskohtaisesti.

#### VI. TIELIIKENNE

*Tienpidon rahoitusta lisättävä*

Nykytilanteen syyt "öljykriisissä". Se johti tiemäärärahojen alenemiseen reaalisesti noin yhdellä miljardilla. Seurauksena tiestön jatkuva huononeminen. Miljardi palautettava tienpidolle.

Kiireisimmät määrärahojen lisäykset osoitettava pahiten rappeutuneiden teiden ohella pääteiden korjaukseen ja uudelleenpäällystykseen, kevyen liikenteen väylien rakentamiseen, pääteiden ja pientareiden rakentamiseen sekä teiden päivittäiseen kunnossapitoon.

Valtakunnanosakeskusten välille on saatava valtatieasoisia teitä. Alhainen öljyn hinta käytettävä hyväksi.

Ruuhka-Suomen ja harvaanasuttujen syrjäseutujen teiden kunnosta huolehdittava tasapuolisesti.

*Yksityistiet*

Yksityisteiden ottamista yhteiskunnan hoitoon on voimakkaasti lisättävä.

## VII. VESILIIKENNE

### *Kotimaisen tonniston turvaaminen*

Pientonniston erityistuki on osoittautunut onnistuneeksi toimenpiteeksi: kuusi uutta laivatilasta tehty. Tukea laajennettava myös suuremmalle tonnistolle suomalaisen merenkulun säilyttämiseksi kotimaan lipun alla.

### *Sisävesiliikenteen laajentamisen mahdollisuudet*

Tutkittava sisävesiliikennettä tehostavien kanavien rakentamisen mahdollisuudet ja kannattavuusedellytykset. Sisävesiliikenteen turvallisuuteen kiinnitettävä huomiota.

## VIII. ILMAILU

---

## IX. VIESTINTÄPOLITIikka

---

## SKL / JORMA FRED (Vaasa):

---

### I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA

Tarkoituksenmukaisessa yhteiskuntarakenteessa liikennetarve on mahdollisimman pieni. Keinoja hajasijoitus, asuntojen ja työpaikkojen sopiva sijoittelu sekä joukkoliikenteen suosiminen.

#### *Joukkoliikenteen edistäminen*

On ryhdyttävä voimakkaisiin toimiin joukkoliikenteen edistämiseksi. Maaseudulla on ylläpidettävä joukkoliikenneverkosto. Kehitysalueilla joukkoliikennettä on tarpeen mukaan tuettava. Kannattamattomiin linja-autovuoroihin on varattu tulo- ja menoarviossa 84 milj. mk. Tarve olisi 200-300 miljoonaa.

Kaupunkien joukkoliikenne kehitettävä nopeaksi, taloudelliseksi ja ympäristöystävälliseksi. Se vähentää yksityisautoilun tarvetta. Liikenteen rajoittaminen keskustoissa saattaa olla paikallaan.

### II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET

---

### III. LIKENNETURVALLISUUS

Moottoritiet ovat turvallisia. Kevyen liikenteen väyliä tulisi suosia liikenneturvallisuus- ja mukavuussyistä.

Rattijouppoutteen ei ole puututtu riittävästi. Täysraittius maa-, vesi- ja ilmailiikenteeseen ja ankarammat sanktiot rattijuopaille.

Rikesakkojärjestelmä ajan tasalle. Nykyisellään järjestelmä lisää nopeuksia ja siten liikennesuorituksia.



#### **IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIIKKA**

Liian pieni osa tieliikenteeltä perittävistä veroista käytetään tieverkoston ylläpitämiseen ja parantamiseen. Verojen perustelut olleet ensisijaisesti fiskaaliset.

#### **V. VALTION RAUTATIET**

VR:lle itsenäisyys liiketaloudellisiin päätöksiin. Alijäämä sallitaan olemassa oleva rataverkko ja kalusto sekä sen turvallisuus ja ympäristöystävällisyys huomioon ottaen.

Raskaat massatavarakujiukset kannattaa siirtää maanteiltä rautateille.

#### **VI. TIELIIKENNE**

##### *Tiemäärärahat alimitoitettut*

Tienpidon määrärahoja on selvästi korotettava. Määrärahat jäävät jälkeen TVH:n TIE-2000-ohjelman tasosta. Ylimääräiset polttoaineverot olisi osoitettava rappeutuneiden teiden kunnostamiseen ja päällystämiseen varsinkin nyt kun raaka-aineet olisivat halpoja.

Tiepiirien itsenäistä taloudellista päätäntävaltaa tulee lisätä

##### *Lisää moottoriteitä*

Moottoriteiden rakentaminen on järkevää. Ne ovat turvallisia ja välittävät suuren liikennemäärän, jolloin välttyään ruuhkautumisilta ja tuotetaan vähemmän pakokaasuja.

#### **VII. VESILIIKENNE**

##### *Kotimainen varustamotoiminta turvattava*

Merenkulun kustannuskriisi käynnistyi vuonna 1980 suuresta työtaistelusta, jonka seurauksena suomalaiset työvoimakustannukset nousivat maailman kärkimaiden tasolle. 1970-luvulla rakennettiin liikaa laivoja. Tonnistoa maailmanmarkkinoilla on noin 30-40 % liikaa, josta syystä rahtitaso on alhainen. Seurauksena voimakas ulosliputus.

#### **VIII. ILMAILU**

Ulkomaan tilauslentoja tulisi hajauttaa muille kentille. Puolet kotimaan ja 90 % prosenttia ulkomaan liikenteestä tapahtuu Hki-Vantaan lentoasemalta. Terminaaleja kehitettävä.

#### **IX. VIESTINTÄPOLITIIKKA**

---

## **I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA**

### *Liikennepolitiikan visio puuttuu*

Autoistumiseen ajaututaan. Hallituksella ei ole aktiivista ohjaajan roolia liikennepolitiikassa. Myönteinen tulevaisuuden visio löytyy raideliikenteen ja sen liityntäliikenteen kehittämisestä.

Nykyisen liikennepolitiikan seuraukset ovat tuhoisat ajateltiinpa metsiemme tilaa, kaupunkiemme rakennetta tai tavallisen ihmisen mahdollisuuksia liikkua paikasta toiseen nopeasti, turvallisesti ja ilman suuria sijoituksia omiin liikennevälineisiin.

Autonvuokraus liikennepoliittiseksi välineeksi. Se estäisi omalta osaltaan turhaa autoistumista ja säästäisi ulkomaanvaluuttaa.

Tulevaisuuden energian niukkuuteen ja hinnan nousuun pitää varautua.

### *Vanhusten liikkumismahdollisuudet*

Yli 65-vuotiaiden osuus väestöstä voimakkaasti kasvamassa. Nyt 13 % vuonna 2030 jo 25 %. Vanhusten liikkumismahdollisuudet otettava huomioon.

## **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

### *Yksityisautoilun ympäristöhaitat*

Autoistumisen ympäristöhaitat on liikenteen ongelmista polttavin. Selonteko ei puhu mitään energiankulutuksesta eri liikennemuodoissa. Ympäristön suojelun kannalta on takaisku, jos liikenteen painopiste siirretään rautatieltä maanteille. Pakokaasupäästöihin puuttuminen on pieni ilo tämän suuren surun rinnalla.

## **III. LIKENNETURVALLISUUS**

---

## **IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka**

### *Verotuksen painopiste hankinnasta auton käyttöön.*

Syrjäisen asuinpaikan tai työn luonteesta johtuva runsas käyttö kompensoitava.

Vero- ja maksupolitiikka ei ole toiminut liikennepoliittisen ohjauksen välineenä. Henkilöautoilun kustannuksia tarkasteltu kapea-alaisesti. Kaupunkitullia olisi kokeiltava Helsingissä.

## **V. VALTION RAUTATIIET**

### *Liikenteen kehittäminen*

Rautatie-infrastrukturi on pitkäikäistä. Liikenteen lakkauttaminen kokonaan joiltakin rataosuuksilta voi olla kohtalokasta.

Pikaisesti toimiin erikoisnopeiden ratayhteyksien luomiseksi suurimpien kaupunkien välille. Paikallisliikenteeseen kehitettävä erikoiskalusto. Ovelta-ovelle-palveluperiaate pitäisi ulottaa myös ihmisiin pinbussi- ja taksikuljetusten avulla.

Saimaan öljykuljetukset vesiltä rautatielle.

*Rautateitä tuettava*

VR:lle hyväksyttävä tietyn suuruinen subventio. On samantekevää tapahtuuko tämä erottamalla rataverkon huoltaminen VR:stä tai jollakin muulla tavalla.

## VI. TIELIIKENNE

---

## VII. VESILIIKENNE

---

## VIII. ILMAILU

---

## IX. VIESTINTÄPOLITIikka

---

### DEVA / ENSIO LAINE (Turun eteläinen):

---

## I. LIIKENNEPOLITIikka KOKONAISUUTENA

*Perusepäkohtana suunnittelemattomuus*

Ei ole olemassa kokonaisvaltaista ja kansantaloudelliseen näkökulmaan perustuvaa liikennepoliittista ohjelmaa eikä siihen perustuvaa työnjakoa liikennemuotojen kesken. Hallitsevana tempoileva kehitys, jonka ovat sanelleet suppea taloudellinen kannattavuusajattelu ja tuotannon suunnittelematon kasvu ja sijoittuminen.

Liikkuvuusmahdollisuuksien tasapuoliseen tarjontaa, liikenteen turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyviä arvoja ei voida mitata pelkällä taloudellisella kannattavuudella.

Tavaraliikenteessä rautatie- ja maantiekuljetukset kehitettävä toisiaan täydentäviksi.

*Joukkoliikenne*

Joukkoliikenteen kehittäminen laiminlyöty. Liikennepoliikka suosii yksityisenä taloudellisena toimintana harjoitettavaa henkilö- ja tavaraliikennettä maanteillä.

Henkilöliikenteessä joukkoliikennettä kehitettävä. Rautateiden päätehtävä on siinä kaukohenkilöliikenteen ja suurten asutuskeskusten välisen liikenteen hoito. Linja-autoilla asutuskeskusten sisäinen liikenne ja lyhyet ja keskipitkät matkat kun rautatievaihtoehtoa ei ole tarjolla.

*Parlamentaarinen komitea*

Asetettava parlamentaarinen komitea laatimaan liikennepoliittista ohjelmaa. Siinä on otettava huomioon kansantaloudelliset tekijät, ihmisten liikenteellisen tasa-arvoisuuden lisääminen, tuotannon alueellisesti tasapuolinen kehittäminen, liikenteen turvallisuus ja ympäristönsuojeluun liittyvät arvot.



### *Kaupunkien katumenot*

Kaupunkien katumenot ovat suuret; kaupunkiliikenne on käsiteltävä liikennepoliittisena kysymyksenä.

Katumenot merkitsevät 1,5 pennin rasiasta veroäyrin hintaan. Kunnat käyttävät katujen rakentamiseen 2,7 mrd. markkaa vuosittain. Väyläkustannukset siirtyneet jatkuvasti kuntien kannettaviksi. Kuntien osuus vuonna 1960 oli 16 prosenttia, vuonna 1986 jo 39 prosenttia. Vuodesta 1975 vuoteen 1986 katuverkon pituus on kasvanut 50 prosenttia. (Em. tiedot Suomen Kaupunkiliiton EK:lle toimittamasta selvityksestä.)

## **II. YMPÄRISTÖVAIKUTUKSET**

Liikennemuotojen ympäristövaikutukset selvitettävä

## **III. LIIKENNETURVALLISUUS**

### *Liikenneturvallisuus alistetussa asemassa*

Liikenneturvallisuus on alistettu yksityiselle voitontavoittelulle. Osoituksena rekkojen ja kuorma-autojen teli- ja kokonaispainojen korotukset, ajoneuvojen leveyden lisäykset sekä linja-autojen nopeuksien kasvattaminen.

## **IV. LIIKENTEEN VERO- JA MAKSUPOLITIikka**

---

## **V. VALTION RAUTATIET**

### *Rautateiden kehittäminen laiminlyöty*

Hallitus on laiminlyönyt parlamentaarisen liikennekomitean 1970-luvun alussa esittämien periaatteiden toteuttamisen. Vielä perusteellisemmin on laiminlyöty parlamentaarisen rautatiekomitean vuonna 1984 tekemät yksimieliset esitykset.

Saneerauksen takana suppea ja kylmä liiketaloudellinen ajattelu.

### *Raideliikenne pidettävä kilpailukykyisenä.*

Palvelua parannettava ja sähköistämistä jatkettava. Investointeihin välittömästi 200-300 miljoonaa tasokorotusta jälkeensä jääneisyyden poistamiseksi ja nostettava asteittain 1200 miljoonaan markkaan vuodessa.

VR:n konepajojen lopettamiseen ei ole perusteltu syytä. Kolmessa konepajassa yli 1000 työntekijää ja ne ovat kannattavia, kilpailukykyisiä ja elinkelpoisia.

Rautatiehallituksen omat toimenpiteet antavat aihetta ankaraan arvosteluun. Vuosien varrella tapahtuneet organisaatiojärjestelyt, paikallisliikenteen rajut supistukset, eläkeläisten matkustusosoikeuden rajoittamiset viikonloppuisin yms. ovat herättäneet voimakasta tyytymättömyyttä.

VR pidettävä hallituksen ja eduskunnan kontrollissa. VR:n henkilöstölle annettava enemmän vaikutusmahdollisuuksia. Myös ministeriön virkamiehillä tulee olla jotain sanottavaa vaikka uusi pääjohtaja tuntuu pitävä em. tahoja ulkopuolisina.

### *VR liikelaitoksena*

Uusimuotoinen VR alkaa toimintansa aikaisintaan vuonna 1990. Jo vuoden 1989 TMAE:ssa tulee erottaa budjettiteknisesti radanpidon kustannukset liikenteen hoidon kustannuksista. Parlamentaarinen rautatiekomitea esitti eläkevastuuprosentin muuttamista 19 prosentiksi, mikä pienentäisi liikekirjanpidon mukaista alijäämää 126 milj. markkaa.

## **VI. TIELIIKENNE**

*Pientieverkoston ylläpidon tilanne huolestuttava.*

"Hyvin vaikutusvaltaiset tahot ovat aloittaneet voimakkaan kamppailun päätieverkon rakentamismäärärahojen kasvattamiseksi. Tiemäärärahojen nykyisellä kehitysvaihdilla huoli on ennen kaikkea pientieverkoston kehittämisestä ja sen peruspalvelutason ja kunnon ylläpitämisestä."

Tiestön ja siltojen kuntoa ei pidä rasittaa painorajojen korotuksilla. Ammattimaisen liikenteen nopeuksien nostaminen kielteistä kehitystä. Ne heikentävät AKT:n käsityksen mukaan ammattimaisen liikenteen työturvallisuutta, liikenneturvallisuutta, lisää saastepäästöjä ja tiemäärärahojen tarvetta.

## **VII. VESILIIKENNE**

---

## **VIII. ILMAILU**

---

## **IX. VIESTINTÄPOLITIikka**

---

## **KANSANEDUSTAJIEN PUHEENVUOROT:**

### **SDP:**

**HELSINKI: -**

**UUSIMAA:**

*SAARINEN MATTI:*

Päätieverkon kehittämispainotus oikea. Edellyttää rahoituksen nostamista.

*POHJOLA MARKKU:*

Pääteiden kuntoonsaattamisen ja suurten kaupunkien välisten nopeiden liikenneyhteyksien rakentamisen aika on nyt, kun öljy on halpaa. Ongelmat kulminoituvat pääkaupungin seudulla, jossa on tarve toteuttaa useiden miljardien markkojen tiehankkeet lähivuosisikymmeninä.

## **TURKU ETEL.:**

### *ROOS JUKKA:*

Moottoriteiden rakentamiseen on ryhdyttävä vain varauksin. Mitä mahtavampia väyliä teemme, sitä tiiviimmin joudumme autoistumisen oravanpyörään.

Hki-Turku-moottoritiehankkeeseen on jouduttu, koska tarpeeksi ajoissa ei ole ryhdytty yhteyttä parantamaan. Vastuu on tieviranomaisen. Kovin kaukana ei ole ajatus, että tien saneeraus on jätetty taktisista syistä.

### *AHONEN RISTO:*

Keskustelu on ollut sen kaltaista, että kaikki tienpätkät kai suurin piirtein on tullut käsiteltyä.

Onko yhteiskunnan kokonaistavoitteiden mukaista, että tieliikennepolitiikasta vastuussa oleva viranomaistaho, TVH, näyttää pyrkivän siihen, että TVL:stä tulisi pelkästään rahanjakajakonttori, joka jakaa yhteiskunnan varoja yksityisille yrittäjille ilman, että mukana olisi lainkaan yhteiskunnallista kokonaisnäkemystä.

## **TURKU POHJ.:**

### *ROOS TIMO:*

Erityisen huonossa asemassa tiemäärärahojen suhteen on Turun ja Porin lääni. Turun seudun hankkeet vähentävät pohjoisosaan tulevia määrärahoja merkittävästi.

Noin puolitusinaa tietä voidaan luokitella perustellusti valtakunnallisiksi väyliksi. Niiden määrärahat pitäisi ottaa budjettiin suoraan ohi ns. läänikiintiön.

## **HÄME ETEL.**

### *RANTANEN JORMA:*

Päätieverkkoa pitäisi kehittää siten, että yritykset voisivat sijoittua pääkaupunkiseudun ulkopuolelle esim. kolmostien varrelle pahimmille työttömyysalueille. Suunnittelun moottoritien rahoitusta olisi lisättävä ja sitä on kiirehdittävä.

Kolmostien linjauksessa Sääksmäen Rapolanharjun alueella on annettava tunnustusta suunnittelijoille. Museovirasto on kunnostautunut vääristelemällä koko asiaa. Tie on viety kauas arvokkaasta kulttuurimaisemasta ei kä se sitä häiritse. Lisäksi linjaus on suunniteltu siten, ettei se kulje asutuksen läpi. Sääksmäen linjaus on lisäksi kansantaloudellisesti paljon halvempi.

### *LAPIOLAHTI ARTO:*

Pullonkaulan nykyisessä tieliikenteessä aiheuttavat kapeat tiemme. Erityisen vaaran aiheuttavat maatalouskoneet, joiden sallitaan liikkua päätiestöllämme.

### *JOENPALO ILKKA:*

Jokainen uusi moottoritiepäätös on mietittävä huolellisesti, ja jos rautateitä peruskorjaamalla voidaan hoitaa se liikenne, joka on ajateltu siirtää moottoriteille, luovuttakoon tällaisten moottoriteiden rakentamisesta.



## HÄME POHJ.:

### *LINDROOS REIJO:*

Laadittava pikaisella aikataululla kokonaisvaltainen liikennepoliittinen suunnitelma, joka antaa perustan liikennemuotojen tasapuoliselle kehittämiselle ja työnjaolle.

### *LAHTI-NUUTTILA PENTTI:*

Pirkanmaan tiestön taso on jäänyt muusta maasta jälkeen tierahojen epäoikeudenmukaisen jaon vuoksi.

Nykyisellä rahoituksella suuret tiet kaventavat alemman verkon parantamismahdollisuuksia. Moottoriteiden rakentaminen tulisi vastaisuudessa hoitaa erillisrahoituksella.

Valtatie 3:n rakentamisesta tehtävä periaatepäätös sen rakentamisesta moottoritienä välillä Hämeenlinna-Kulju siten, että rakentaminen voisi alkaa esim. vuonna 1993.

## KYMI:

### *HURSKAINEN-LEPPÄNEN SINIKKA:*

Euroopan yhteisön vaatimukset aiheuttavat maamme tiestölle ja silloille uusia vaatimuksia, joiden rahoittamiseen on varauduttava. Painopiste uusien teiden rakentamisen sijasta on siirrettävä vanhojen teiden kunnostamiseen.

Teiden iäksi lasketaan yleensä 20 vuotta. Kymen lääni 1960-luvulla rakennettu päätiestö on rapistunut miltei käyttökelvottomaksi.

### *RANTA JUSSI:*

Investoinnit tieliikenneväyliin eivät ole pitkään aikaan vastanneet tieliikenteen tarpeita. Öljyn hinnan halventumisen säästöt suunnattava teiden parantamiseen.

Sisävesiliikenteestä selonteossa vaisuhko kanta. Oleellista olisi Saimaan ja Päijänteen kytkeminen toisiinsa kanavalla. Öljyn ja myrkkujen kuljetus sisävesillä tulee kieltää.

### *VÄHÄNÄKKI MATTI:*

Päätieverkon kuntoon paneminen on keskeinen liikennepoliittinen tavoite. Sen ohella meidän tulee panna kuntoon ja päällystää erityisesti Kymen, Uudenmaan sekä Turun ja Porin läänien alemmat tieverkot.

Kymen piirin toimenpideohjelmasta ovat pudonneet alemmasta verkosta mm.: Riitamaa-Itä-Vastila Anjalankoskella, Pitkäkoski-Miehikkälä Miehikkälässä, Mantereen paikallistie Taipalsaarella, Kaipainen-Saittara Anjalankoskella ja Uimin paikallistie Lemillä. Ihmisiä ja kuntia on kiusattu ohjelmilla vuosia. Kun hankkeet vihdoin ovat yhden, kahden tai kolmen vuoden päässä, on ne uudessa viisivuotishjelmassa pudotettu kokonaan pois.

Otettakoon pohjoisten läänien alemman tieverkon kuntoonpanovaroista ja annettakoon siellä asioiden vähän hengähtää ja siirrettäköön näitä varoja sinne missä ihmisiä asuu ja kulkee. Välillä olisi aika antaa syvälle etelällekin oikeutta.

Öljy- ja kemikaalilasteja ei saisi laskea Saimaan vesistölle lainkaan.

## **MIKKELI: RYHMÄPUHEENVUORO/ HIETALA PERTTI**

### **POHJOIS-KARJALA:**

#### *TÖRNQVIST KERTTU:*

On tärkeä, että päätiet ovat kunnossa, mutta niihin satsaaminen ei saa merkitä sitä, että muut tiet ja alueet jätetään herran haltuun. Pohjois-Karjalassa ja muilla kehitysalueilla on turvattava tiemäärärahat siten, että hankkeet voidaan toteuttaa piirien suunnitelmien mukaisessa aikataulussa.

### **KUOPIO: -**

### **KESKI-SUOMI:**

#### *KNUUTTILA SAKARI:*

Tänä päivänä tieverkko on parempi kuin koskaan aikaisemmin.

Liikennepolitiikan ongelma ei niinkään ole rahan jako eri sektoreille kuin liikenteen nousevat kustannukset koko yhteiskunnalle. Vertailulaskelmat kattaviksi. Niiden on sisällettävä (1) liikenteen välittömät kustannukset, (2) liikenneonnettomuuksien yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset lisättynä inhimillisillä tekijöillä, (3) ympäristöhaittojen kustannukset, (4) energian kulutus, (5) Myönteiset ja kielteiset työllisyysvaikutukset ja (6) maapohjan hinta.

LM on ilmoittanut, että tämän keskustelun aineistoa käytetään Liikenne-2000-ohjelman laatimiseen. Paras hyöty saataisiin, jos ulkopuoliset tutkijat analysoisivat keskustelun ja ottaisivat siitä mukaan sen aineksen, joka on perusteltua ja objektiivista. Näin saataisiin aikaan uudenlaiseen ajatteluun perustuva ohjelma.

Keitele-Päijänne on hyödyllinen investointi. Sen toteuttamisessa katsotaan pitkälle aikaan, jolloin energian hinta todennäköisesti nousee.

#### *HACKLIN IIRIS:*

Myöskään alempiasteisia teitä ei saa tulevaisuudessa unohtaa. Päätieverkon kehittäminen on tärkeää, koska teiden kunto edistää osakeskusten muodostumista, joka on aluepoliittisesti tavoiteltavaa.

Keski-Suomen maakunnan etu vaatii, että Päijänteen itä- ja länsipuolella kulkee samanarvoinen päätie samanarvoisilla merkinnöillä.

Jos Keitele-Päijänne haudataan vastoin keski-suomalaisien toiveita, on saatava muita liikenneinvestointeja Keski-Suomen teihin tai vaikkapa Tampere-Jyväskylä-Pieksämäki-radan sähköistämiseen.

### **VAASA: -**

### **OULU: -**

### **LAPPI: -**

## KOKOOMUS:

### HELSINKI:

#### *RAURAMO ANSSI:*

Öljytuotteiden hinnan pitäminen ennallaan raakaöljyn hinnan laskiessa on hyväksyttävää vain, jos kerätyt rahat käytetään yksiselitteisesti tiestön kehittämiseen.

### UUSIMAA:

#### *TIURI MARTTI:*

Suurin virhe mitä liikenneministerit ovat aikanaan tehneet, on varojen siirtäminen pois päteiltä.

#### *DROMBERG KAARINA:*

Tieliikenteeseen tulee jatkossakin suunnata voimakkaita kehittämistoimenpiteitä ja tietenkin lisää määrärahoja. Tarvitaa lisää moottoriteitä, moottoriliikenneteitä ja alemmanasteista tiestöä.

Onneksi on pikkuhiljaa siirrytty tiestön kehittämisessä liikennesuoriteperusteeseen, joskaan tilanne ei vieläkään ole hyvä.

Uusimaa on vuosikausia jäänyt jälkeen määrärahojen saannissa liikennesuoritteeseen nähden. Liikenne on kasvanut ja kasvaa ennusteiden mukaan eniten Etelä-Suomessa. Rahaa suunnattava Uudellemaalle.

Urautuminen on tuskin kiinni yksinomaan liikenteen määrästä ja raskaudesta. Onko tienpäällysteiden laatukin huonontunut.

Liikenteen sujuvuuden parantamiseksi pitäisi rakentaa Ruotsin mallin mukaan leveitä pientareita.

Tietyömaiden merkitseminen on muualla Euroopassa näkyvää. Meillä asiaan tulisi kiinnittää enemmän huomiota.

### TURKU ETEL.:

#### *PERHO HEIKKI:*

Valtakunnallisiin pääteihin pitää kiinnittää päähuomio. Tärkeimpien asutuskeskusten välille on rakennettava moottoritieyhteydet. Moottoritie on myös liikenneturvallisuustekijöihin perusteltu. Pääväylien rakentaminen ja niiden määrärahojen lisääminen ei saa olla muulta tiestöltä pois.

Tieyhteydestä Udestakaupungista Forssaan on eduskunta antanut yksimielisen pöytäkirjan jo vuonna 1965. Tietä on rakennettu nyt Udestakaupungista Yläneelle saakka ja Forssasta Loimaalle. Valmis suunnitelma hankkeen jatkamiseksi välillä Loimaa-Alastaro siirtyi ensi vuoteen. Toivon hartaasti, ettei sitä enää lykätä, kun kyseessä ei ole kuin 30 kilometrin mittainen pätkä keskeltä tieyhteyttä.



Halikko-Kustavi-tietä on myös rakennettu puoliväliin. Siitä puuttu valitettavasti eräistä kuntien keskeisistä tiesuuntariidoista johtuen pätkä Aurasta Mynämäkeen ja Mietoisiin. Tällaiset kansantalouden kannalta selvästi kannattavat hankkeet pitäisi rakentaa pian valmiiksi.

Alemmanasteiset tiet ovat valtakunnan hiussuonisto. Niistä on välttämättä huolehdittava. Niiden päällystäminen pienentäisi kunnossapitokustannuksia.

Yksityisteiden kunnossapitoavustus riittää yleensä vain hoitoon ei peruskunnostukseen. Yksityisteiden parantamiseksi olisi yksityisteiden vaikutuspiirissä asuville annettava verovähennysoikeus niistä menoista, joita tiekunnalle aiheutuu tien peruskunnostuksesta ja päällystämisestä.

## **TURKU POHJ.:**

### *KOHJOKI MAUNU:*

Erityisesti Satakunnan tieverkon rakenteellinen kunto ja liikenteellinen palvelutaso on selvästi heikentynyt. Kehittämisen- ja parantamistoimia lykätty siinä määrin, että nykytilanteesta aiheutuu jo merkittäviä liikennetaloudellisia haittoja sekä turvallisuusriskejä. Satakunnan osuus on jäänyt satoja miljoonia markkoja vajaaksi siitä, mitä sinne olisi oikeudenmukaisten jakoperusteiden mukaan kuulunut.

Satakunnan tieolosuhteiden jälkeenjääneisyyttä kuvaa myös se, että siellä ei ole vielä ollenkaan neljäkaistaisia pääteitä, vaikka liikennemäärien mukaiset normit olisivat sitä jo ajat sitten edellyttäneet.

Kun Turun tiepiiri valmistautuu Turku-Hki moottoritien tekemiseen, jää Satakunnalle entistään vähemmän tierahoja.

Urautumisen vaurioita on poistettava määrärahoja lisäämällä. Pitäisi selvittää mahdollisuudet entistä paksumpien päällysteiden käyttämiseen.

Alempiasteisen tiestön kuntoonsaattamista ei ole varaa laiminlyödä.

Suomessa kaikki tiet ovat liian kapeita. Rakenteellisen kunnan säilyttäminen ei riitä vaan sitä on jatkuvasti kehitettävä.

Valtion ja kuntien välinen vastuunjako tulisi viipymättä uudistaa.

## **HÄME ETEL.:**

### *VILJANEN MATTI:*

Tiestöt ovat rappeutumassa. Painopistealue on ollut milloin missäkin mutta tiemäärärahat ovat olleet riittämättömät. Päätietyksymykset on hoidettava. Moottoritie pannasta pois, missä se ollut 70-luvusta lähtien. 1,5 mrd. markan tasokorotus ja sillä etelän moottoritiet kuntoon. Lahden-Helsingin välinen moottoriliikennetie on liikenneteknisesti ja turvallisuuden kannalta huono tie. Suunnitelma ja varaukset ovat olemassa. Ko. tie moottoritieksi mahdollisimman pian.

Kolmostien ja ykköstien kiirehtiminen varmasti oikea ratkaisu. Suuremmalla rahamäärällä Lahdentietäkin voisi nopeuttaa.

TVH on pyrkinyt siirtämään yleisten teiden päätepisteitä yhä kauemmas kaupunkien keskustoista ja suhtautunut torjuvasti liikennealueiden kaavoitukseen. TVL on myös tulkinnut kaavoituksen edellytyksiä ahtaammin kuin laki TVL:stä konsanaan antaisi myötä eli tässä siirtänyt kunnille niitä kustannuksia, joita TVL:n tulisi hoitaa. Harkinanvarainen valtionapumääräraha on täysin riittämätön. Tarve kolminkertainen. Eduskunta on edellyttänyt määrärahan lisäämistä tuntuvasti.

## HÄME POHJ.:

### *HOKKANEN MATTI:*

Liikenteellisesti tärkeiden pääteiden kehittäminen tärkeää. Tämä edellyttää noin miljardin markan lisäystä tienpitoon. Liikenneministeriö on esittänyt rahoituksen nostamista asteittain kahden mrd. markan tasoon. Tällä rahalla voitaisiin rakentaa paljon uutta tiestöä. Käytännössä tämä merkitsee moottoritieverkostoa. Sen tarve tulee selvittää ja huolehdittava siitä, että se voitaisiin rakentaa vielä 1990-luvulla niin, ettei muu tienpito häiriintyisi.

Pääkaupunginseudulta tulee olla moottoritietasoiset yhteydet ainakin Turkuun, Tampereelle, Lahteen ja Kotkaan. Yhteyksien jatkamista Jyväskylään ja Kuopioon tulee harkita.

Isoissa kaupungeissa ongelmia pienennetään rakentamalla sellaisia pääväyliä, jotka ominaisuuksiltaan ja ympäristöltään sietävät suuria liikennemääriä ja lieventävät näin ympäristöongelmia laajalla osalla muuta katuverkkoa.

Yleinen tieverkko on nykyiseen ja näköpiirissä olevaan aluerakenteeseen nähden tarpeeksi laaja. Uusien yhteyksien tarve on vähäinen. Myöskään haja-asutusalueella ei ole merkittäviä laajentamistarpeita.

## KYMI:

### *UOSUKAINEN RIITA:*

Kymen lääni tiestö on paikoin niin rappeutunut, että pitäisi palauttaa käyttöön hevosajopelien aikainen liikennemerkki: "ajettava käyden". Etelä-Karjalan ja Kymenlaakson ongelmat ovat niin suuret, että ratkaisuja olisi kiirehdittävä. Kymen läänissä pidetään tärkeänä piirin valtasuoniston kunnostusta. Kuutostien parantaminen on välttämätöntä. Päätiät kulkevat Imatran, Haminan, Kausalan ja Kuusankosken halki.

Kymen päätiestön kehittämisessä varauduttava myös Neuvostoliiton liikenteeseen.

90-luvun aikana:

- valtatie 6 geometrialtaan paremmaksi ja poikkileikkaukseltaan leveämmäksi;
- rakennettava valtatie 7 moottoriliikennetienä Koskenkylästä-Loviisaan ja nykyistä tietä levennettävä ja parannettava;
- Karhula-Hamina moottoritieksi;
- Haminan ohitusväylä rakennettava;
- valtatie 12 moottoriliikennetieksi välillä Kausala-Nastola;
- Kantatien 60 puuttuva osa Heparo-Voikkaa rakennettava;
- valtatie 13 välillä Lappeenranta-Savitaipale-lääninraja rakennettava.

Kymen lääni osuutta tienrakennusrahoista nostettava vastaamaan liikennesuoriteosuutta.



## MIKKELI:

### *MIETTINEN MAURI:*

Uiton lisääminen perusteltu ympäristönsuojelullisin ja energiapoliittisin perustein. Vesitieverkkoa kehitettävä TVH:n Vesitie-2000-ohjelmaan liittyneen "Vesitieverkon kehittäminen"-raportin perustalta. Tärkeimmät hankkeet kannattavuusjärjestyksessä (1) Keitele-Päijänne, (2) Kymijoen kanava ja (3) Savon kanava. Keitele-Päijänne-kanavan taloudellinen hyöty on kiistaton. Se siirtäisi kuljetuksia tieverkolta vesille.

### *RUSANEN PIRJO:*

TIE-2000 osoittaa selvästi tierahoituksen lisätarpeen olemassaolon. Esimerkiksi Itä-Suomessa tulisi rahoitusta lisätä 200 miljoonaa viidessä vuodessa, jotta sekä päätieverkon kehittämisestä että alemmasta verkosta voidaan huolehtia. Kulunut vuosi on osoittanut, että arvioitu tarve on 20 prosenttia oletettua suurempi.

Vilkaasti liikennöidyille pääteille ei ole osoitettu läheskään riittävästi voimavaroja. Pääteiden suuret ja varsin kalliit hankkeet on pakko toteuttaa. Jos rahoitusta ei nosteta joudutaan päätiehankkeiden toteuttamiseksi tinkimään alemmasta verkosta.

-Valtatie 5:n parannustoimet ensisijaiseksi verrattuna muihin Itä-Suomen hankkeisiin. Mikkelin ja Kuopion lääni ovat kärsineet väestäkatoa, mutta viitostien varren kuntien väestökehitys on ollut kasvavaa. Viitostien linjauksen muuttamiseen ei ole perusteita. Tien parantamista Mikkelin eteläpuolelta Tikkalasta Otavaan ja edelleen aina Lahteen saakka kiirehdittävä. Parannuksia tarvitaan myös välille Mikkelin-Kuopio.

## POHJOIS-KARJALA:

### *TURUNEN EEVA:*

Pohjois-Karjalan tiestön ongelmat poikkeavat huomattavasti valtakunnan keskimääräisestä tilanteesta. Ongelmat ovat alemmanasteisessa tiestössä. Haja-asutusalueen ihmisilläkin on oikeus aluerakenteen säilymiseen ja hyvään tiestöön. Asutustiheys, autokanta ja liikenne eivät saa olla ainoita rahanjakomittareita.

Tiestön kehittämisen kannalta tärkeää, että valtakunnallinen tienpidon nousuva rahoitukehitys voidaan turvata

Pitkän aikavälin suunnitelmien mukaan piirin tulisi saada kaksikertaa enemmän rahaa teiden rakentamiseen. Jälkeenjääneisyys ilmeinen. Pahinta on, että rahoitusta joudutaan jatkossa ohjaamaan uudelleenpäälylystämiseen, jolloin rakentamisen rahoitus näyttää kääntyvän entistä pahempaan laskuun.

## KUOPIO:

### *LAITINEN JUHANI:*

Moottoriteille ja moottoriliikenneteille on otettava oma määrärahamomenttinsa, jotta niiden rakentaminen ei rasittaisi TVL:n piirien rakennusmäärärahoja.

TVH olisi rahanpuutteensa julkituomiseksi voinut ohjata määrärahoja vuorotellen eri painopistealueille ja sillä tavalla lisätä huomiota näille ongelmille, että määrärahat ovat kerta kaikkiaan liian vähäiset.

Myöskään TVH ei ole määrätietoisesti ryhtynyt selvittämään, mistä oikein johtuvat



asfaltin urille kulumiset.

Keitele-Päijänteen rakentaminen olisi kuin 50 kilometrin asfaltoitu tienpätkä rakennettaisiin keskellä Saharaa. Se saisi enemmän kantavuutta, jos samaan aikaan ratkaistaan periaatekysymys Haukivesi-lisvesi väylästä, jolloin Saimaan kanavan latvayhteydetkin saataisiin hyödynnettyä. Näyttää siltä, ettei pelkkä uitto pysty saamaan näitä hankkeita kannattaviksi. Laskelmat on syytä tehdä perusteellisesti ja kunnolla. Tuoreessa muistissa on väylä Kuopiosta lisalmeen turpeenkuljetusta varten.

## **KESKI-SUOMI:**

*RYHMÄPUHEENVUORO /LAHTINEN MATTI*

*LAHTINEN MATTI:*

Aluepolitiikan nimissä ei voida enää jatkaa päätiestöä rappeuttavaa linjaa.

## **VAASA:**

*KORKIA-AHO MARTTI:*

Pääteiden rappiotila uhkaa jo teollisuutta. Rahaa kunnossapitoon ja uusien teiden rakentamiseen on liian vähän. Jopa TIE-2000-ohjelma oli jo syntyessään alimitoitettu. Rautatielaitos tuottaa vuodessa tappiota saman määrän kun tielaitos tarvitsisi lisää määrärahoja usean vuoden aikana. Lisämäärärahatarve on korjattava heti.

## **OULU: -**

## **LAPPI:**

*JÄÄSKELÄINEN KEIJO:*

Lapin tieverkoston kehittäminen palvelee yhteiskunnallisen kehityksen ohella myös matkailun kehittämistä. Elinkeinoelämälle tärkeä tie on samalla myös matkailutie. Lapin päätiet tulisi pitää niin hyvässä kunnossa, etteivät pitkätkään matkat tuntuisi rasituksilta.

Huomiota vaativat seuraavat yhteydet:

- länsirajantie, valtatie 21 läpikulkuväylä Norjaan;
- valtatie 4 Karigasniemi-Utsjoki pohjoisin pääväylä Norjaan;
- Sevettijärveltä Norjan Kirkkoniemeen kuuluu Pohjoismaiden ministerineuvoston sopimien parantamiskohteisiin;
- Ivalosta Rajajoosepin kautta Muurmanskiin, tuleva matkailutie;
- Rovaniemen alueen liikennejärjestelyt;
- Kemi-Tornio-moottoritien rakentaminen;
- Soklin tie;
- turismin vaatimat liikennejärjestelyt eri puolikka kuten Pyhätunturi-Luoston, Saariselän, Levin-Ylläksen ja Pallas-Ounastunturin alueilla.

TIE-2000 osoittaa väistämättä, että Lapin tienpidon rahoitustarve on huomattavasti nykyistä suurempi. Vanhojen öljysorateiden perusparantamista on nopeutettava.

## KEPU:

UUSIMAA: -

TURKU ETEL.: -

TURKU POHJ.: -

HÄME ETEL.:

### *ANTTILA SIRKKA-LIISA:*

Hallituksen on lisättävä tienpidon määrärahoja eduskunnan kolmena viime vuotena yksimielisesti ilmaiseman tahdon mukaisesti. Vaatimus on ollut ehdoton, selkeä ja yksiselitteinen. EK:n ponsi on mennyt kuuroille korville. Painopiste päätiiverkkoon, mutta samalla huolehdittava paikalliselle väestölle tärkeistä hankkeista. Haja-asutusalueiden tiet vaativat omat lisämäärärahansa.

Liikennepoliittisen komitean asettaminen on perusteltua.

Nykyisen, kestäättömän tilanteen seurauksena pääteiden kunto on mitä se on. TIE-2000:n rahoituksesta ollaan jo lähes miljardi jäljessä vaikka ohjelmassa ei esitetty muuta kuin vuosittaisten verojen korotusten ohjaamista lyhentämättöminä tienpitoon.

Näkymät Hämeen tiepiirin osalta synkeät. Toimenpideohjelmia laaditaan tilanteessa, jossa 17 aloitettavasta hankkeesta 11-12 joudutaan siirtämään, koska ne eivät mahdu määräraha-kehyksiin valtatie 3:n takia. Valtatie 3:n rakentaminen on niin suuri hanke, että sen vaatimat rahat on kokonaisuudessaan ohjattava Hämeen tiepiirille lisäyksenä aikaisemmin saatuun määräraha-kehukseen. Jos näin ei tapahdu, joutuvat hämäläiset kärsimään pääkaupunginseudun liikennetarpeiden vuoksi toteutettavasta hankkeesta. Se on perusteltu hanke, mutta hämäläiset eivät sitä välttämättä tarvitse. Meille riittäisi täysin nykyinen valtatie 3.

-valtatie 2 peruskorjattava ja levennettävä;

-Saviniemi-Perähuhta on yhteys Urjalasta, Forssasta ja Tammelasta Hämeenlinnaan ja Helsinkiin;

-Jokioinen-Forssa uhkaa sirtyä 2-3 vuotta eteenpäin.

Tiemestaripiirien lakkauttamiskysymyksiä varten perustettava toimikuntia ja työryhmiä. Selvitettävä miten lakkauttamiset vaikuttavat palvelujen tasoon.

### *TENHIÄLÄ HANNU:*

Oikea aika lisätä tienpidon rahoitusta. Tienpidon rahat olisi jaettava selkeästi kahteen suurempaan perusyksikköön: pääteihin ja muihin teihin käytettävät rahat. "Piirikohtaiset tiemäärärahat ovat johtamassa siihen, että rakentaminen suuntautuu pelkästään päätiiverkon kunnostamiseen, rakentamiseen ja ylläpitämiseen." Alemman tieverkon ylläpito vaarantuu selvästi.

Vanhan nelostien peruskunnostus Lammin ja Hausjärven Oitin välillä on siirtynyt aina vaan kauemmaksi tulevaisuuteen vaikka Hämeen tiepiiri on hanketta jatkuvasti esittänyt. Pääteiden rahoitustarpeet Hämeen läänissä polkevat kaiken muun alle.

Koko tilan ostamisesta vapaaehtoisella kaupalla käypään hintaan pitäisi neuvotella niissä tapauksissa, joissa tiesuunnitelmat halkovat pahasti maatilaa.

## **HÄME POHJ.: -**

### **KYMI:**

#### *KOKKO HEIKKI:*

Tiemäärärahat ovat tarpeeseen nähden aivan liian pienet. Myös alemman verkon päällystäminen olisi nyt halpaa.

Alemman tieverkon hoito on ollut viime talvena kokemuksen mukaan erityisen heikkoa.

Pääteiden hyvä kunto on välttämätöntä vilkkaan liikenteen takia, mutta on väärin asettaa pääteiden ja alemman verkon kunnossapito ja kehittäminen vastakkain. Määrärahoja tulisi lisätä niin, että molemmat voidaan hoitaa.

### **MIKKELI:**

#### *KIETÄVÄINEN TIMO:*

Liikenteeltä perittävät lisätyt verot on nopeasti tuloutettava lisäbudjettien kautta tievaroihin. Päätieverkon kunnostaminen on tärkeää, Väli-Suomen kannalta tärkeämpää kuin rautateiden kehittäminen. Mutta samalla on todettava, että tällä maalla ei ole varaa jättää alemmanasteista tieverkkoa heikolle hoidolle.

Liikennesuunnittelua, muuta yhteiskuntasuunnittelua ja maankäytön suunnittelua on saatava paremmin toimimaan yhteen. Tielinjaukset tehtävä näillä perusteilla. Viitostien linjaukset ovat esimerkkejä huonosta käytännöstä. Mikkelin ja Kuopion läänin eräät taajamat aiotaan ohittaa niin kaukaa, että kuntien kehitykselle aiheutuisi kova isku.

Vesiliikenteen osalta on syytä ilmaista huoli Saimaan vesiliikenteen turvallisuudesta.

### **POHJOIS-KARJALA:**

#### *PUSKA PEKKA:*

Yhteiskunnan voimavarojen kokonaiskäytön kannalta tiemäärärahojen suuntaaminen tiheästi asutuille alueille ei ole edullista. Samaan aikaan laajoissa osissa maata tieverkon kunto huononee.

Saimaan alueen vesiliikenteen kehittäminen on erittäin myönteistä.

### **KUOPIO:**

#### *HUUHTANEN JORMA:*

Tiepiirien vertailu osoittaa, että tiet ovat eri osissa maatamme varsin erilaisessa kunnossa. Käsitys, että kehitysalueilla tiet olisivat hyvässä kunnossa ei pidä paikkaansa. Esimerkiksi Pohjois-Savon tiestön kunto ja palvelutaso ovat maan heikoimpia.

Tiestön parannustarvetta voidaan perustella monin eri tavoin. Yhdeksi merkittäväksi perusteeksi on nykyisin muotoutumassa liikennelaskentaan perustuva liikennetiheys. Tämä on liiaksi pelkistetty ja yksipuolinen näkemys.



Tiepiirien tulisi päästä huomattavasti laajempaan yhteistyöhön muitten yhteiskunta-suunnitteluun osallistuvien tahojen kanssa. Kyseeseen tulevat läänien suunnitteluosastot ja seutukaavaliitot.

Parlamentaarisen liikennekomitean perustaminen on hyvin perusteltua.

## **KESKI-SUOMI:**

### *PEKKARINEN MAURI:*

Päätetyt veronkorotukset on ohjattava seuraavassa lisäbudjetissa tienpidon lisärahoitukseen.

Alemmanasteisen tieverkon liikenneolosuhteiden väittäminen tyydyttäväksi osoittaa asiantuntemattomuutta. Painopisteen muuttaminen päteille liian radikaali. Alemmanasteisen verkon kunto tulee entisestään heikkenemään.

Keski-Suomen hankkeet tulevat uuden linjan mukaisesti keskittymään maakuntakeskukseen. Keski-Suomen tierahoitus tulisi nostaa TVH:n aikaisemmin toteamien tarpeiden mukaisiksi. Suomenselkätie ja Jyväskylä-Vaasa-tie myönteiseen päätökseen.

Keitele-Päijänne pitäisi toteuttaa.

## **VAASA:**

### *RYHMÄPUHEENVUORO/ SAARI AAPO*

#### *VIHRIÄLÄ JUKKA:*

Hallitukset toimet näyttävät johtavan alempiasteisen tieverkon laiminlyömiseen. Päätieverkon parantaminen on tärkeää, mutta se ei saa johtaa alemman tieverkon rakentamisen laiminlyöntiin, kuten nyt on käynyt. Tieoloilla on merkittävä vaikutus maaseudun elinkelpoisuuteen. Teiden kunnon ja niiden päivittäisen hoitotason tulee olla riittävä. Nykyinen tiepolitiikka ei tue näitä tavoitteita. Nykyinen tie- ja liikennepoliitiikka ei ole sopuosinnussa valtioneuvoston maaseudun kehittämistavoitteita koskevan periaatepäätöksen kanssa, jonka edellinen hallitus teki helmikuussa 1987.

Selonteosta henkii periaate, että tienpidossakin on päätöksenteko siirrettävä Helsinkiin virastojen herroille. Tienpidossa piireille on annettava selvästi nykyistä enemmän valtaa ja resursseja, koska siellä on paras tuntuma tarpeiden tärkeysjärjestyksestä.

Budjetti oli karvas pettymys erityisesti Vaasan tiepiirille. Piirin listalla oli viiden soratien parannustöiden aloittaminen, mutta budjetissa vain yksi. Myös kunnossapitomäärärahat ovat laskeneet.

Vaasan tiepiiri on jäänyt todella pahasti jälkeen tiemäärärahoissa. Perusokorjaustarve on suurempi kuin valtakunnassa keskimäärin. Jälkeenjääneisyys johtuu myös siitä, että alueelle on viime aikoina tullut valitettavan vähän työllisyysperusteisia määrärahoja.

Suomenselkätiesiä saatava poliittinen päätös. Koskettaa voimakkaasti Vaasan läänin itäistä osaa.

**SILLANPÄÄ JUHO:**

Tiestön rakentamiseen sijoitetut määrärahat mitoitukseltaan täysin riittämättömät. Päätieverkko tarvitsee lisääntyvän rahoituksen, mutta alempiasteinen verkko tarvitsee myös oman kasvunsa. Päätieverkon kehittäminen ei saa tapahtua alemman verkon kustannuksella.

Parlamentaarinen toimikunta liikennepoliitikkaa kehittämään.

**OULU:**

**MATTILA KALEVI:**

Yksityisteitä kaksinverroin yleisten teiden määrä. Niitä koskeva verkollinen suunnittelu on vähäistä. Koordinoinnin puute johtaa helposti turhien rinnakkaisteiden rakentamiseen.

Yksityistielain mukainen avustusmenettely vaikeaselkoinen ja byrokraattinen. Mukana tiekunta, kunnan tielautakunta, tiepiiri, lääninhallitus, TVH ja LM sekä osin myös TVM. Tuntuu luonnolliselta, että tiepiirit vastaisivat omalla alueellaan annettujen määrärahojen rajoissa hankekohtaisten avustusten myöntämisestä. Lainsäädännön muutoksen yhteydessä tähän tulisi kiinnittää huomiota.

**ISOHOOKANA-ASUNMAA TYTTI:**

Ei vain päätieverkon vaan koko tieverkon kehittäminen on perusedellytys jatkuvalla elinkeinoelämän kehittymiselle. Olisin odottanut enemmän anteliaisuutta kehitysalueille. Tiemäärärahoja olisi heti lisättävä tuntuvasti.

**RENKO TELLERVO:**

Maantieliikenne tarvitsee runsaasti lisämäärärahoja. Alemman tieverkon kunto on erittäin heikko. Sen perusparantamista ei voida pysyvästi laiminlyödä. Sorateiden kantavuus usein rajoitava tekijä raaka-ainekuljetuksille.

Alemman tieverkon peruskorjaukseen on saatava vuosittain riittävät määrärahat tiepiirien esitysten mukaan. Ellei tiemäärärahoihin saada runsaasti lisäystä siirtyvät alemman verkon rakentamishankkeet 10-20 vuotta. Ellei rahaa kertakaikkisesti haluta lisätä, ei ole mieltä siirtää heikommilta teiltä rahaa päätteille ja päinvastoin vuorovuosina.

Harkittava uusin silmin päätieverkon linjauksia, jotka joskus ovat vain 10-30 metrin siirtoja ja rikkovat elinkelpoisia tiloja ja ehjiä maisemakokonaisuuksia.

Ei saa heikentää palvelutasoa viemälä liikenne pois kyliltä.

Olisiko syytä haudata Oulunjärven ylitys siihen saakka, kunnes sorateiden peruskorjaus on läpiviety.

**SIURUAINEN EINO:**

Liikenteeseen ohjattavien resurssien kohdentaminen päätieverkkoon ja reuna-alueiden eri liikennemuotojen saneeraus ei tue aluepoliittisia päämääriä. Selonteosta kohoavat monet uhkatekijät mm. hallituksen ylimielinen suhtautuminen alemman tieverkon tilaan ja kehittämiseen.



Valtion varoja tarvitaan yksityisteiden muuttamiseksi paikallisteiksi. Vähävaraisimmissa kunnissa siirto pitäisi suorittaa siinä kunnossa, missä tiet ovat luovutushetkellä. Samoin valtionavustuksia yksityisteiden kunnossapitoon pitää korottaa. Kuntien osuuksien osallistua verovaroin tien ylläpitoon pitäisi olla suhteessa kunnan varoihin. Esim. Pudasjärvi joutuu panostamaan yksityis- ja paikallisteiden ylläpitoon peräti 500 mk asukasta kohti vuodessa.

Alemman tieverkon ohella huolestuttaa maalaiskunnissa nykyisellään TVL:n muutkin supistamis- ja saneeraussuunnitelmat esim. tiemestaripiirien yhdistäminen.

Parlamentaarinen komitea tai toimikunta perustettava.

#### *SAAPUNKI PAULI:*

Selonteossa on jopa pelkoa herättäviä kysymyksiä. Selonteko ei luvannut paljontaan alempiarvoisen tieverkon kunnostuksen ja perusparannuksen suhteen. Valtion pitäisi-kin budjetoida TVH:lle huomattavasti nykyistä suuremmat määrärahat ja siten turvata rinta rinnan niin päätieverkon kuin alemmanasteistenkin teiden riittävän tehokas kunnostusohjelma.

Ainakin liikokilakson ja Koillismaan alempiasteinen tieverkko tarvitsee jo nykyisellään nopeita toimenpiteitä perusparannusten suhteen. Jokapäiväisten kuljetusten suhteen ollaan pian hallitsemattoman ongelman edessä.

Nykyisellään tarkan markan aikana TVL kilpailuttaa maansiirtourakoita niin tiukkaan, että useimmiten kunkin paikkakunnan tietöistä pääosan tekevät toisen paikkakunnan kuorma-autoilijat. Asiaan liittyy niin paljon yhteiskunnallista vinoutumaa, että toivoisin LM:n puuttuvan asiaan siten, että TVL joutuisi laatimaan nykyistä oikeudenmukaisemman ohjeiston asiantilan korjaamiseksi.

#### *KOISTINEN ANNIKKI:*

Painopisteen siirto pääteille, yhdessä TIE-2000-ohjelman toteuttamisen edellyttämää rahoitusta pienemmin määrärahoihin, on johtamassa siihen, ettei tärkeiden alemmanasteisen tieverkon ja taajamaympäristössä tehtäviin, lähinnä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin riitä rahoitusta. Tämä vuoden TMAE:ssä jäävät pääteitä lukuunottamatta kaikki TIE-2000-ohjelman tavoitteet toteutumatta. Pääteiden kuntoonpano siis rahoitetaan alemman verkon hankkeita karsimalla sekä määrärahojen alueellista jakoa muuttamalla.

TVL:n piirit ovat esittämässä yhä enenevässä määrin kunnille vaatimuksia kuntien osallistumisesta hankkeisiin, joissa yleisten teitten, muittenkin kuin katu- ja kaavateitten, turvallisuus on vaakalaudalla. Kuntien voimavarat eivät tähän kuitenkaan riitä.

Jo usean vuoden ajan, kun tierahojen jakaminen etelään on painottunut, on siitä seurauksena ollut alueellamme, että työllisyysvaroja tielaitoksessa ja meillä Kainuussa on vähennetty vuosittain. Vastaavasti ei kuitenkaan ole lisätty tien tekemisen rahoitusta. Tästä on seurannut se, että tien tekemisen kokonaisrahoitus on huomattavasti vähentynyt. Kainuu tiepiirillä on kyky ja tahto toimia myös työllistäjänä huomattavasti nykyistä paremmin.

Kainuun piirin määrärahoja jo usean vuoden ajan supistettu ja määrätietoisesti niitä vieläkin aiotaan supistaa. Tämä suuntaus on saatava pysäytettyä.



## LAPPI:

*PELTTARI SEPPO:*

Huoli pääteiden kunnosta on perusteltua, mutta on huolehdittava siitä ettei niiden parantaminen tapahdu vähempiarvoisten teiden kustannuksella niinkuin nyt on syytä pelätä.

## SKDL:

**HELSINKI: -**

**UUSIMAA: -**

**TURKU ETEL.:**

*JOKINEN ANNA-LIISA:*

Jo 1960-luvun alusta alkaen on kaikin keinoin ajettu moottoritietä läpi Turun keskustan. Vaikka asia haudattiin lopullisesti kaupunginvaltuustossa, on TVL:n toimesta hanketta viety eteenpäin kaikissa mahdollisissa elimissä ja tievarausta pidetään edelleen yllä maastossa. Kaupunginhallitus on äsken päättänyt tien rakentamisesta ohi valtuuston.

Liikennepoliitikassa ollaan tilanteessa, jossa vastakkain ovat autoistumisen hulluus ja ihmisen puolestapuhujien viisaus. Voittaako järki vai vastuu?

*ASTALA HELI:*

Selonteossa julkituotu asiantuntemus on siinä määrin kapea-alaista, että voi innolla yhtyä selonteon viimeisellä sivulla olevaan ajatukseen: "Liikennepoliittista tutkimusta tehostetaan erityisesti kotimaassa, jotta alan asiantuntemus lisääntyisi." Nyt tutkimusrahat vain viisi miljoonaa markkaa. Kuinka paljon tutkimusvarojen niukkuus on vaikuttanut siihen, että yhä edelleen LM:n tarkoituksena on vasta selvittää liikennepoliittisten ratkaisujen kustannukset ja väylähankkeiden seuraukset. Vasta nyt on tarkoitus kehittää ympäristövaikutusten laskentamenetelmiä. On syytä pikaisesti luoda liikennehankkeiden edullisuusvertailuille nykyistä puolueettomammat edellytykset.

Väestön terveys-, viihtyvyys- ja ympäristönäkökohdat puoltavat automäärän rajoittamista ja julkisen liikenteen osuuden nostamista nykyisestään.

## TURKU POHJ.: RYHMÄPUHEENVUORO/ LAAKSONEN TIMO

**HÄME ETEL.: -**

**HÄME POHJ.: -**

**KUOPIO:**

*MÄNNISTÖ LAUHA:*

Pääteihin on päädytty koska tieliikenne kasvaa pohtimatta vaihtoehtoja saati että olisi vaivauduttu selvittämään hyötyjä ja haittoja.

- (1) Liikennemuotojen yhteiskunnallisista ja ympäristökustannuksista tehtävä selvitys.
- (2) Kustannusvastaavuuteen luettava myös ympäristö- ja terveyshaitat.
- (3) Pidättäydyttävä moottoritiehankkeista toistaiseksi.
- (4) Öljyn hinnan laskun kautta saadut lisäverot rantarataan ja luovuttava toistaiseksi haaveilemasta Hki-Turku-moottoritiestä.

## **KESKI-SUOMI:**

### *LEPPÄNEN PEKKA:*

Viranomaisten tulisi ohjata raskas liikenne maanteiltä rauta- ja vesiteille. Jättirekka-päätös heikentää teiden kuntoa ja vaatii valtavasti varoja.

Ruuhkat pitäisi poistaa julkisen liikenteen avulla.

Keitele-Päijänteen kanavan toteuttamispäätös on tehtävä.

Nelostien säilyttäminen, vastoin TVH:n esitystä, Päijänteen länsipuolella on liikenneministeriltä vilpittömän kiitoksen arvoinen päätös. Se on ihmisten ja kansantalouden kannalta järkevä vaihtoehto.

## **VAASA: -**

## **OULU:**

### *KEMPPAINEN ARVO:*

Raskaat kuljetukset pitäisi siirtää tiestöltä rautateille.

Miljardin lisäys tienpitoon on varmasti paikallaan. Sitä ei tule suinkaan käyttää uusien moottoriteiden rakentamiseen eikä ylipäättänsä pelkästään Etelä-Suomen päätieverkon rakentamiseen, vaan ohjata se tasapuolisesti koko maan tienpitoon sekä rakentamiseen, peruskorjaamiseen että kunnossapitoon.

On jo esitetty lukuja kuinka kestävämpi on, että Kainuun kaltaisen pienen tiepiirin rahoja supistetaan etelän hyväksi. Työllisyysrahojen supistaminen merkitsee toiminnan kokonaan jäihin laittamista. Liikennemäärät ovat varmaan käyttökelpoinen mittari, mutta ne eivät saa olla kaiken perusta.

TVL:n omien toimintojen supistaminen ja niiden siirtäminen yksityisille on virheellistä kehitystä. LM:n olisi huolehdittava siitä, että TVL säilyy voisiko sanoa täyden palvelun laitoksena ja että se uusii kalustoaan ja huolehtii henkilöstöstään niin, että se pystyy nämä tienpidon hommat hoitamaan.

## **LAPPI: -**

## **RKP:**

## **HELSINKI: RYHMÄPUHEENVUORO/ MELIN INGVAR S.**

## **UUSIMAA:**

### *WESTERLUND HENRIK:*

Suurin kehittämistarve Etelä-Suomen päätieverkolla. Liikenteen kasvu keskittynyt Uudellemaalle ja täällä pääteille. Määrärahat ovat viime vuosina nousseet. Samaan aikaan ovat pienten tie- ja siltahankkeiden rahat vähentyneet vuodesta toiseen. Tämä ei voi olla oikein. Pientieverkoston on myös voitava rakentaa ja kehittää ihmisten tarpeiden mukaan.

Teiden viitoituksessa sekavuutta ja puutteita esim. Koskenkylästä itäänpäin.

## **TURKU ETEL.: -**

## **AHVENANMAA: -**

## **VAASA:**

### *MALM HÄKAN:*

Eduskunta on useissa kannanotoissaan edellyttänyt hallituksen ryhtymään toimenpiteisiin päätieverkon pitämiseksi kelpollisessa kunnossa. Tämä ei saa merkitä sitä, että kaikki lisäresurssit ohjataan pääteihin. Eduskunta on nimenomaan todennut, että panostuksen tulee tapahtua kokonaisrahoitusta lisäämällä.

Selonteko edustaa käsitystä, että lisärahoitus ohjataan pelkästään vilkkasti liikennöityihin teihin. Jos tämä on hallituksen käsitys, on eduskunnan pyrkimykset käsitetty väärin. Henkilökohtaisesti en ole ollenkaan vakuuttunut, että moottoriteihin panostamiseen pitäisi ryhtyä.

Haja-asutusalueiden ihmiset eivät yhdy selonteon alemman tieverkon tilaa koskevaan tyytyväisyyteen. He kokevat pääteihin panostamisen merkitsevän leikkausta ihmisiä lähellä olevilta paikallisteiltä.

Tieviranomaisella on nykyään jonkinlaiset kannattavuuslaskelmat pohjana määrärahojen myöntämiselle. On selvää, että pienemmät tiet ovat häviäjien puolella tällaisissa laskelmissa. Tällaista kehitystä emme voi hyväksyä. Yhteiskunnan kehityksessä haavoittuneet alueet ovat haavoittuneet juuri heikentyneiden liikenneyhteyksien vuoksi.

Yksittäinen yksilö tulee usein ylijyrätyksi tiesuunnitteluprosessissa. Tielaitoksen on syytä kehittää suunnittelun menettelytapojaan.

Perustettava parlamentaarinen liikennekomitea.

### *NORDMAN HÄKAN:*

Päätieverkkopainotteisuus osoittaa yksipuolisuutta ja huonoa linjaa alueellista kehitystä ajatellen. Yleistavoitteena tulee edelleenkin olla pyrkimys alueelliseen yhdenvertaisuuteen.



Vaasan läänin alueella tilanne alemmalla tieverkolla ei ole selonteon ilmoittamassa tyydyttävässä tasossa. Teiden kunto on huonontunut ja ne ovat jääneet jälkeen yleisestä kehityksestä. Kylän läpi menevä tie on usein kehityksen heikoin lenkki. Eikä Vaasan läänissä ole kyse mistään väestökatoalueista vaan elinvoimaisista kyläyhteisöistä ja maaseudun taajamista. Liikennemäärät saattavat olla pieniä, varsinkin saariston teillä, mutta yhtä kaikki tiet ovat elintärkeitä alueen ihmisille.

Selonteon mukaan päällystetyt tiet aiotaan saattaa 80-luvun alussa valliinneeseen tasoon. Samaan aikaan alemmat soratiet aiotaan pitää kunnossa nykyisen tasoisella rahoituksella. Tämä ei ole mahdollista. Rahoitusta on nostettava usealla sadalla miljoonalla.

Moottoriteiden asettamisesta etusijalle on hyvä esimerkki Vaasan seudulla oleva suunnitteluvaihe, jota voidaan kutsua jopa asemasodaksi. Jos kunnat eivät hyväksy moottoritien pidentämistä etelään, antaa tieviranomaisen ymmärtää, ettei mitään rakenneta. Halvempi vaihtoehto ei kiinnostaa TVL:ää ollenkaan. Eikö tieviranomaisiin pitäisi alistaa demokraattisen suunnittelu- ja päätöksentekojärjestelmän osaksi. Tuskin millään alueella virkamiehet voivat olla välittämättä kansalaismielipiteestä vastaavalla tavalla ja pallotella hankkeiden ja määrärahojen kanssa.

Tiehallintoa ei käsitelty selonteossa. Se olisi ollut perusteltua.

Ylemmät tieviranomaiset ovat jo kauan tunnustaneet, että Vaasan tie- ja vesirakennuspiiriin tulisi saada suurempi osuus määrärahoista ja he ovat viitanneet pitkän tähtäyksen suunnitelmiin. Tänä vuonna piiri voi aloittaa vain yhden soratien parantamisen suunnittelun viiden sijasta.

#### **RENLUND BORIS:**

Tiensuunnittelu on äärettömän teknokraattista. Suunnittelijat katsovat asiaa omasta kapeasta näkökulmastaan. Riittävästi huomiota ei kiinnitetä lausunnonantajien näemyksiin. Saa vaikutelman, kuin kauan virkaansa hoitaneet virkamiehet ja suunnittelijat katsoisivat itsellään olevan lähes monopoli oikeisiin ehdotuksiin.

Ei ole riittäviä demokraattisia vaikutusmahdollisuuksia suunnitteluprosessiin. Ihmisten mielipiteet otetaan huomioon harvoin, paitsi merkityksettömien asioiden ollessa kyseessä.

Ympäristönsuojelua ei oteta tiensuunnittelussa huomioon. On esimerkkejä kunnista, jotka ovat vastustaneet jonkin sorakuopan käyttöä arkeologisin perustein, mutta näissäkin tapauksissa tieviranomaiset ovat itsepäisesti pitäneet kiinni tekemistään päätöksistä. Arvovaltaan nojautuva toiminta tulee selvästi esille.

Valitettavinta on se, että jos kunnat tai muut asianomaiset tahot ovat tiesuunnittelijoiden kanssa eri mieltä, tämä merkitsee usein hankkeen selvää myöhästymistä. Pahimmassa tapauksessa hanke haudataan kokonaan perusteluihin, että tiemäärärahojen tarvisijoita kyllä riittää. Tällainen mentaliteetti on huolestuttava. Osoittaa suvereenia oikeutta olla piittaamatta ihmisten mielipiteistä. Asennemuutosta tarvitaan.

Edelläsanomani olen tietoisesti kärjistänyt.

**SMP:**

**UUSIMAA: RYHMÄPUHEENVUORO /JURVA MARITA**

**TURKU ETEL.: -**

**TURKU POHJ.: -**

**HÄME POHJ.:**

*AITTONIEMI SULO:*

Kovan talven jälkeen tänä keväänä vauriottomat tieosat ovat olleet poikkeuksia. Tieverkostomme on kiireellisen ensiavun tarpeessa. Päätieverkon peruskorjaus on yhteiskunnan kiireellinen työsaika. Liikenteen kasvun vuoksi on päähuomio lähivuosi-  
na korostetusti uudentyyppisen runkoverkoston luomisessa.

Päätieverkon vaatimien taloudellisten uhrauksien vuoksi alempi verkko ei saa jäädä  
vaille huomiota. Tällä verkolla on merkittävä osuus liikenteen kokonaiskuvassa.

Valtatiellä 66 Virtain ja Ähtärin välillä on 15 kilometrin osuus karjapolkua keskellä  
suoraa valtabaanaa. Kapeikon poistamiseksi ei saa määrärahoja ei pyytämällä ei  
anomalla. Pitäisi kai kutsua Raittisen Jussi apuun.

Auto tunnissa ei kaipaa asfalttibaanaa. Henkilökohtainen näkemykseni on, että myös  
Lapin tieverkon suhteen on syytä pitää lähitulevaisuudessa tiukan markan linjaa.

**KYMI: -**

**KUOPIO: -**

**KESKI-SUOMI:**

*MÄKELÄ TINA:*

Tiepolitiikan päähuomion kiinnittyminen päätieverkon kuntoon ei saa johtaa alemman  
tieverkon heitteillejättöön. Päätieverkon varat saatava tiebudjetin kokonaiskasvun  
kautta.

Tiepolitiikan osana tulee laatia erillinen alemman tieverkon kehittämissuunnitelma.  
Keski-Suomen tiet ovat selästi maan huonokuntoisimmat. Suomenselkätien linjauk-  
seksi Keski-Suomen maakunnalliset elimet ja Suomenselän kunnat ovat esittäneet  
Keuruu-Karstula-Reisjärvi-Kärsämäki-linjausta. TVH:n esitys ei tyydytä Keski-Suo-  
mea. Ongelmaksi näyttää muodostunee se, että Pohjanmaan puolella on useita  
kilpailevia yhteyksiä. Suomenselän suuntainen päätie on pitkälti aluepoliittinen ratkaisu.

Keitele-Päijänne saatava myönteiseen päätökseen ja toteuttaminen aloitettava.

**VAASA:**

*VISTBACKA RAIMO:*

Tiemäärärahojen laskeminen miljardilla 1970-luvun alkupuolen tasosta tuntuu lähes  
käsittämättömältä. VTT:n tutkimuksen perusteella juuri teiden parantamisella voidaan  
parhaiten vaikuttaa liikenteen uhrien vähentämiseen.

Teillä on aluepoliittinen merkityksensä. Pääteiden suuri merkitys ei saa ohjata yksin  
minne määrärahoja ohjataan. Myös alempiasteiselle tiestölle on saatava lisärahoitusta.

Pikaisesti kunnan yhteys Suomenselältä Etelä-Suomeen.

Syrjäseutujen asukkaille tarjottava kunnan tiestö liikennemääräluvuista riippumatta.

TVL:n ja LM:n olisi ryhdyttävä tutkimaan kunnollisen poikittaistiestön rakentamista myös suurimpien väestökeskusten kautta. Pikaisesti olisi ryhdyttävä tutkimaan myös Merenkurkun maa- tai tunneliyhteyttä.

**OULU: -**

**SKL:**

**HELSINKI: -**

**TURKU ETEL.: -**

**KYMI: -**

**KESKI-SUOMI: -**

**VAASA: RYHMÄPUHEENVUORO /FRED JORMA**

**VIHR:**

**HELSINKI:**

*RYHMÄPUHEENVUORO/ HAAVISTO PEKKA*

*SOININVAARA OSMO:*

Kun tieliikenteen verotuksessa otetaan huomioon ulkoiset kustannukset kuten melun aiheuttama epäviihtyvyys, energianvarojen haaskaus, liikenneonnettomuudet jne. huomataan, että tieliikenne ei ole lypsylehmä vaan vapaamatkustaja. Ulkoiset kustannukset kaupungeissa aivan toista luokkaa kuin haja-asutusalueilla. Veroja on porrastettava alueellisesti. Helsinkiin tietullit.

Pasilan Orren hinta per ajoneuvo on 10 markkaa. Ruuhkautumisen kustannuksia säästetään ostamalla tällä hinnalla autoja pois muilta väyliltä, jotka ovat ruuhkautumassa. Vain tätä kautta tämä väylä saadaan kannattavaksi.

Liikenne saastuttaa pahiten suurilla nopeuksilla ajettaessa. Moottoriteiden nopeudet on laskettava 100 km/h:iin.

**UUSIMAA**

*PALOHEIMO EERO:*

Selonteosta puuttuu tärkein: tulevaisuuden näköalat. Ollaan noidankehässä auto ruokkii tietä ja tie autoa.



Tulevaisuutta luova liikennepolitiikka:

- (1) Tietoliikenteen voimakas kehittäminen;
- (2) Raideliikenteen ja sen joustavan yhdysliikenteen kehittäminen;
- (3) Tiemäärärahojen huomattava supistaminen.

Moottoriliikenteen raskas verottaminen perusteltua sen suurten yhteiskunnallisten ja ympäristöllisten kustannusten vuoksi.

Siltojen ympäristövaikutukset unohdettu. Tuskin on löydettävissä tuoteryhmää, jonka ympäristövaikutuksiin, ulkonäköön ja maisemaan sovitukseen kiinnittäisiin yhtä vähän huomiota. Lisäämällä niiden kustannuksiin 5-10 prosenttia voitaisiin tehdä ihmeitä.

## **OULU:**

*PULLIAINEN ERKKI:*

Päätieden ruuhkautumisen vähentäminen on hyvä tavoite. Mutta siihen päästään myös vähentämällä liikennettä ja ajoneuvoja eikä vain sillä, että tehdään aina lisää teitä, lisää teitä.

Selonteon mukaan päälystetyt tiet rakennetaan kestäväksi 15-30 vuotta. Mielenkiintoinen toteamus sen takia, että öljyn odotetaan loppuvan 35 vuodessa.

## **DEVA:**

**UUSIMAA: -**

**TURKU ETEL.: RYHMÄPUHEENVUORO/ LAINE ENSIO**

**HÄME POHJ.: -**

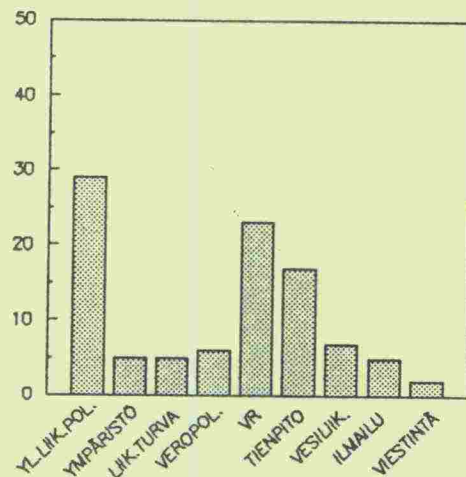
**LAPPI:**

*TENNILÄ ESKO-JUHANI:*

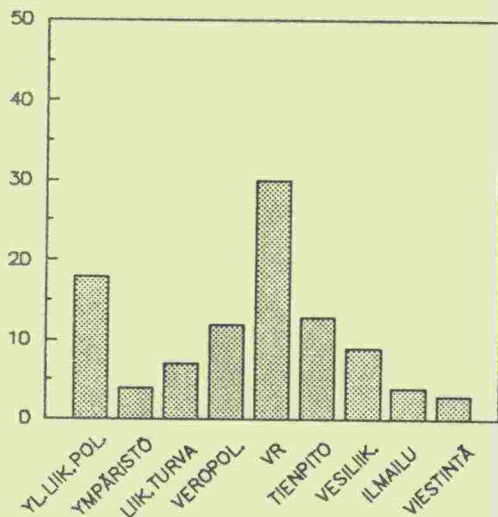
Ivalon ja Raja-Joosepin välinen tie nopeasti kuntoon.

Tepaston silta on pien asia mutta paikalliselle asujaimistolle välttämättömyys. Ounasjoen yli joudutaan nyt kulkemaan kesäisin lautalla talvisin jääteitse. Ongelmana kelirikkoajat jolloin koululaisten ylitykset on suorastaan vaarallisia.

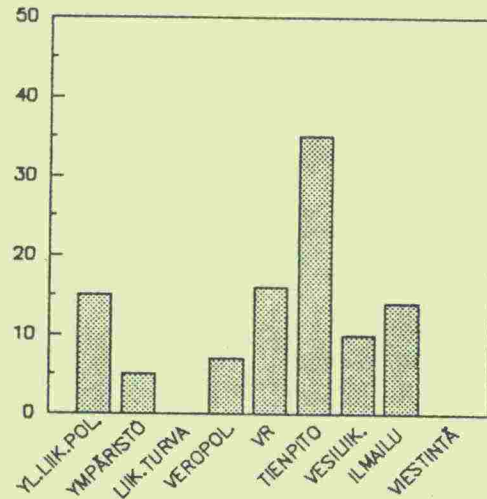
**RYHMÄPUHEENVUOROT YHTEENSÄ**  
% PITUUDESTA



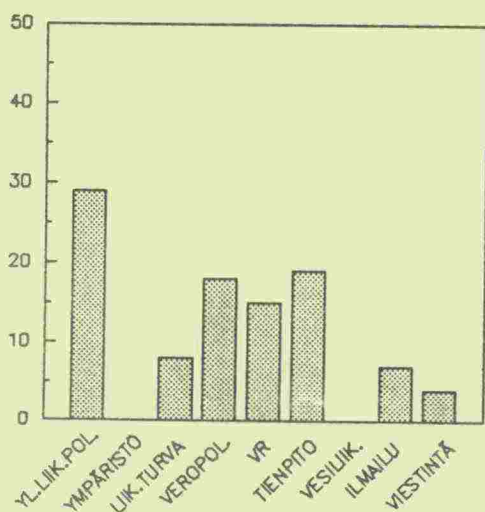
**SDP:N RYHMÄPUHEENVUORO / HIETALA**  
% PITUUDESTA



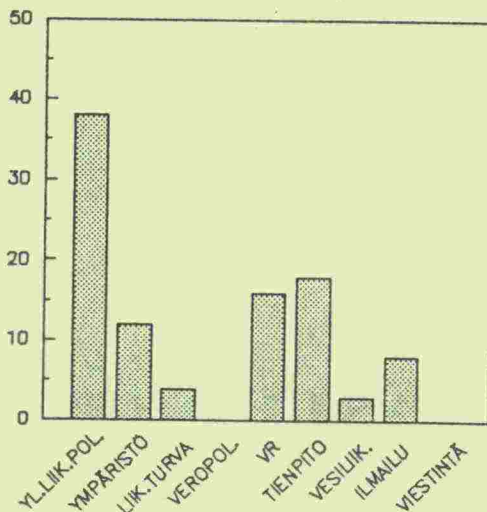
**KOKOOMUKSEN RYHMÄPUHEENVUORO / LAHTINEN**  
% PITUUDESTA



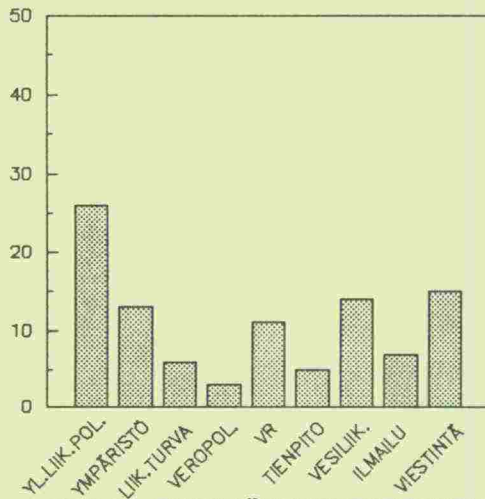
**KEPU:N RYHMÄPUHEENVUORO / SAARI**  
% PITUUDESTA



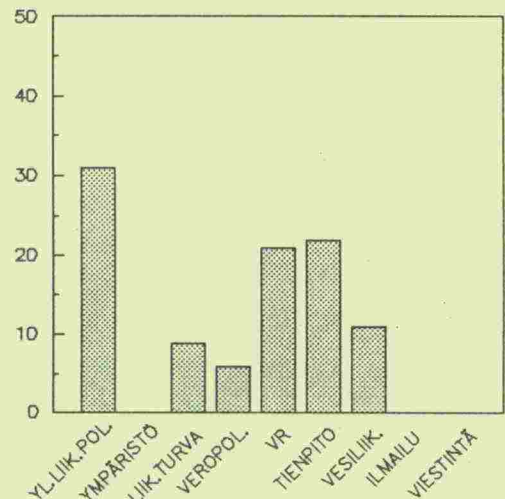
**SKDL:N RYHMÄPUHEENVUORO / LAAKSONEN**  
% PITUUDESTA



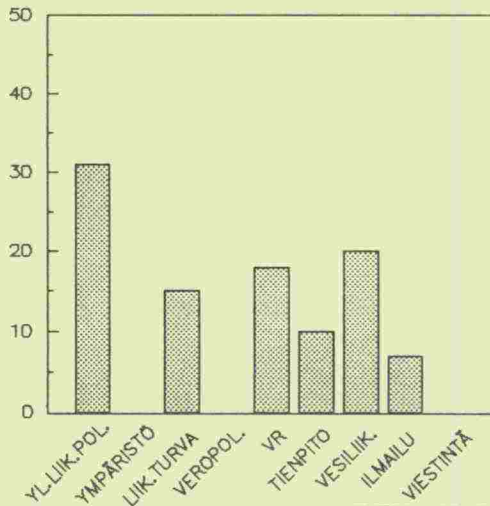
**RKP:N RYHMÄPUHEENVUORO/  
MELIN**  
% PITUUDESTA



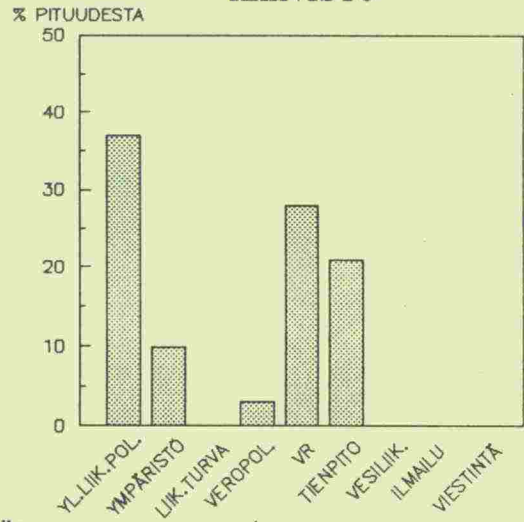
**SMP:N RYHMÄPUHEENVUORO/  
JURVA**  
% PITUUDESTA



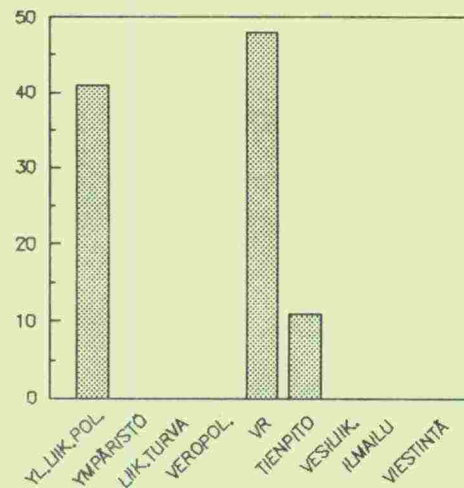
**SKL:N RYHMÄPUHEENVUORO/  
FRED**  
% PITUUDESTA



**VIHREIDEN RYHMÄPUHEENVUORO/  
HAAVISTO**  
% PITUUDESTA



**DEVA:N RYHMÄPUHEENVUORO/  
LAINE**  
% PITUUDESTA





LIIKENNEPOLIITTISEN SELONTEON  
RYHMÄPUHEENVUOROT  
(%-osuudet puheen teksteistä)

## AIHEPIIRI

	SDP Hietala	KOK Lahtinen	KEPU Saari	SKDL Laaksonen	RKP Melin	SMP Jurva	SKL Fred	VIHR Haavisto	DEVA Laine	RYHMÄ- PUHEENVUOROT YHTEENSÄ
YLEISTÄ	18	15	29	38	26	31	31	37	41	29
YMP.	4	5	0	12	13	0	0	10	0	5
LIIK.TURVA	7	0	8	4	6	9	15	0	0	5
VEROPOL.	12	7	18	0	3	6	0	3	0	6
VR	30	16	15	16	11	21	18	28	48	23
TIELIIK.	13	35	19	18	5	22	10	21	11	17
VESILIIK.	9	10	0	3	14	11	20	0	0	7
ILMAILU	4	14	7	8	7	0	7	0	0	5
VIEST.	3	0	4	0	15	0	0	0	0	2
YHTEENSÄ	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

KANSANEDUSTAJIEN PUHEENVUOROISSAAN ILMAISEMA  
SUHTAUTUMINEN TIENPIDON MÄÄRÄRAHOIHIN

plussien ja miinusten  
lkm:ien erotuksen keskiarvo

	KOK.	KESK.	RKP	SMP	SKL	VIHR.	SDP	SKDL	DEVA	INDEKSI
HELSINKI	++		+			-				0,00
						--				
UUSIMAA	+		+	++		--	+			0,71
	++						0			
TURUN ETELÄINEN	+						0	--	0	-0,67
							-	--		
TURKU POHJOINEN	(+)						0	-		
AHVENANMAA										
HÄME ETELÄINEN	++	++					--			0,80
		+					(+)			
HÄME POHJOINEN	++			0			0			0,75
							(+)			
KYMI	(+)	++					+			0,80
							0			
							0			
MIKKELI	++	++					(-)			0,75
	0									
POHJOIS-KARJALA	+	0					0			0,33
KUOPIO	++	0						--		0,00
KESKI-SUOMI	++	++		+			0			1,00
							0			
VAASA	++	++	+	+	++					1,44
		++	+							
		++	0							
OULU		++				-		++		1,00
		0								
		0								
		++								
		++								
		(+)								
LAPPI	+	0							0	0,33

"INDEKSI" 1,47 1,29 0,80 1,00 2,00 -1,50 0,00 -1,00 0,00

Kannanoton  
luonnehdinta:

- ++ TIENPIDON RAHOITUSTA VOIMAKKAASTI LISÄTTÄVÄ
- + TIENPIDON RAHOITUSTA LISÄTTÄVÄ
- 0 EI KANNANOTTOA
- "MOOTTORITEIHIN SUHTAUDUTTAVA VARAUKSELLA"
- "EHDOTTOMASTI EI SAA TEHDÄ MOOTTORITEITÄ"  
TAI "AUTOISTUMISKEHITYS EI OLE YHTEYSKUNTATALOUDELLISESTI TAVOITELTAVAA"

KANSANEDUSTAJIEN PUHEENVUOROISSAAN ILMAISEMA  
SUHTAUTUMINEN PÄÄTIEPAINOITTEISEEN TIEPOLITIIKKAAN

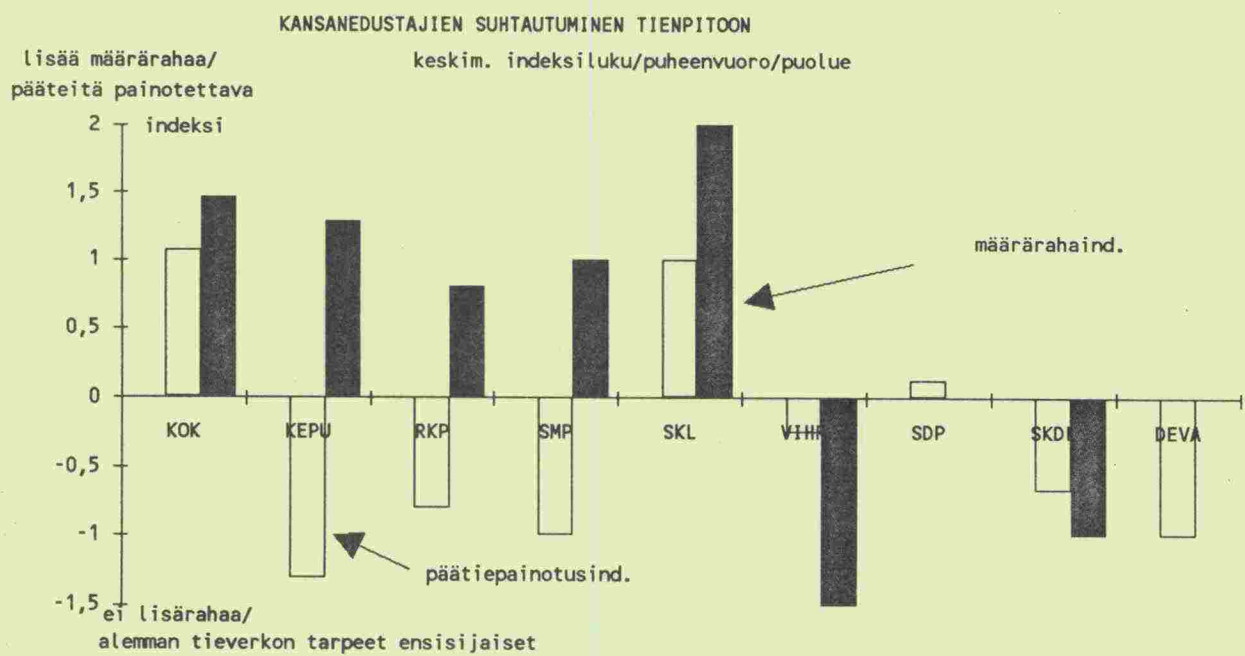
plussien ja miinusten  
lkm:ien erotuksen keskiarvo

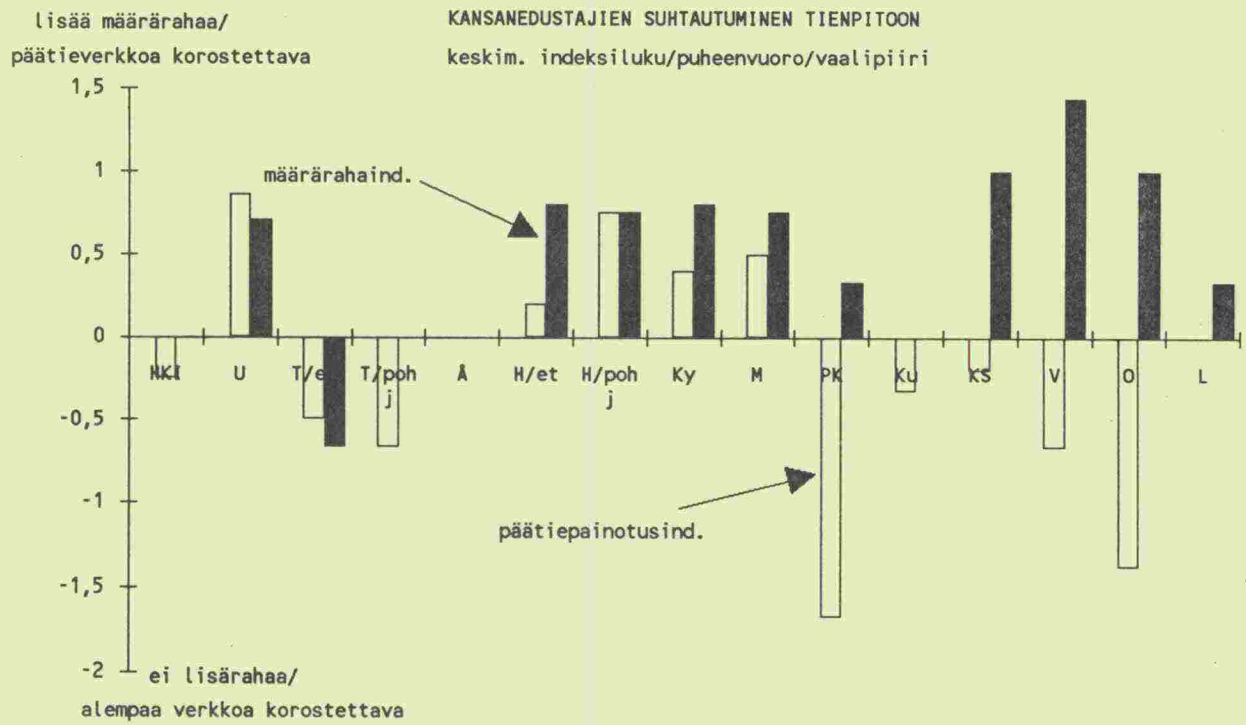
	KOK	KEPU	RKP	SMP	SKL	VIHR	SDP	SKDL	DEVA	"INDEKSI"
HELSINKI	+		(-)			(-) 0				-0,25
UUSIMAA	++ ++		+	(-)		0	+ (+)			0,86
TURUN ETELÄINEN	+						0 --	0 0	--	-0,5
TURKU POHJOINEN	-						0	-		-0,67
AHVENANMAA										
HÄME ETELÄINEN	++	(+) -					-- +			0,2
HÄME POHJOINEN	++			(+)			0 0			0,75
KYMI	+	-					(+) 0 +			0,4
MIKKELI	++ 0	-					+			0,5
POHJOIS-KARJALA	--	--					-			-1,67
KUOPIO	(+)	--						0		-0,33
KESKI-SUOMI	++	--		--			(+) 0			-0,2
VAASA	++	- - -	-- -- 0	--	+					-0,67
OULU		- -- 0 -- -- --				0		--		-1,38
LAPPI	+	-							0	0

"INDEKSI" 1,07 -1,31 -0,80 -1,00 1,00 -0,25 0,13 -0,67 -1,00

Kannanoton  
luonnehdinta= ++ "PÄÄTIEVERKON KEHITTÄMINEN VÄLTÄMÄTÖNTÄ";  
"KEHITETTÄVÄ MOOTTORITIEVERKKO"  
+ "PÄÄTIEPAINOTUS OIKEA, MUTTA ..."  
0 EI KANNANOTTOA TAI  
"PÄÄTEITÄ PARANNETTAVA UNOHTAMATTA KUITENKAAN ..."  
- "SELONTEKO EI KIINNITÄ TARPEEKSI HUOMIOTA ALEMPAAN VERKKOON";  
"MOOTTORITEIHIN SUHTAUDUTTAVA VARAUKSELLA"  
-- "ALEMPITASOISTA TUESTÄ EI SAA MISSÄÄN TAPAUKSESSA LAIMINLYÖDÄ";  
"AUTOISTUMISKEHITYS EI OLE YHTEISKUNTATALOUDELLISESTI TAVOITELTAVAA";  
"EHDOTTOMASTI EI UUSIA MOOTTORITEITÄ"



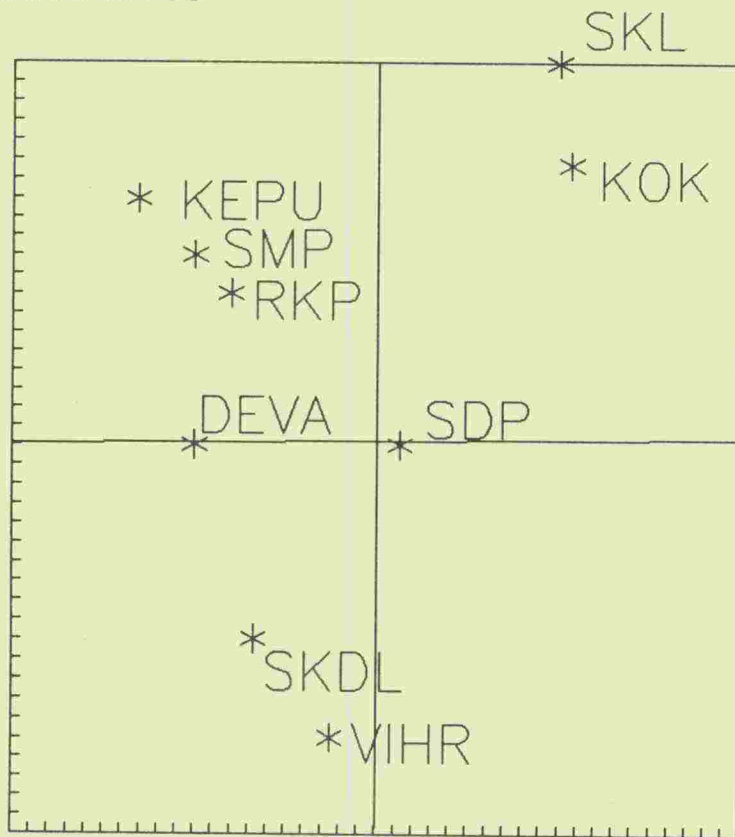




### KANSANEDUSTAJIEN SUHTAUTUMINEN TIENPITOON

MÄÄRÄRAHAPAINOTUS

+2, -2



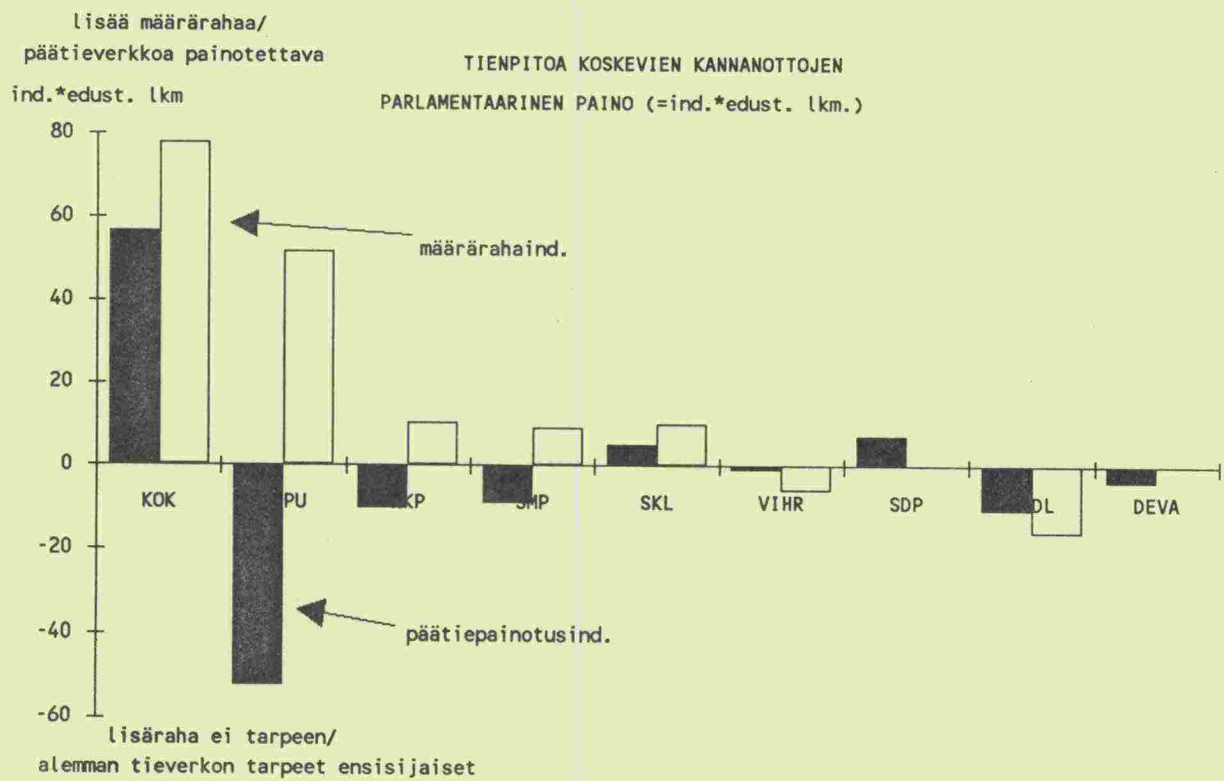
+2, +2

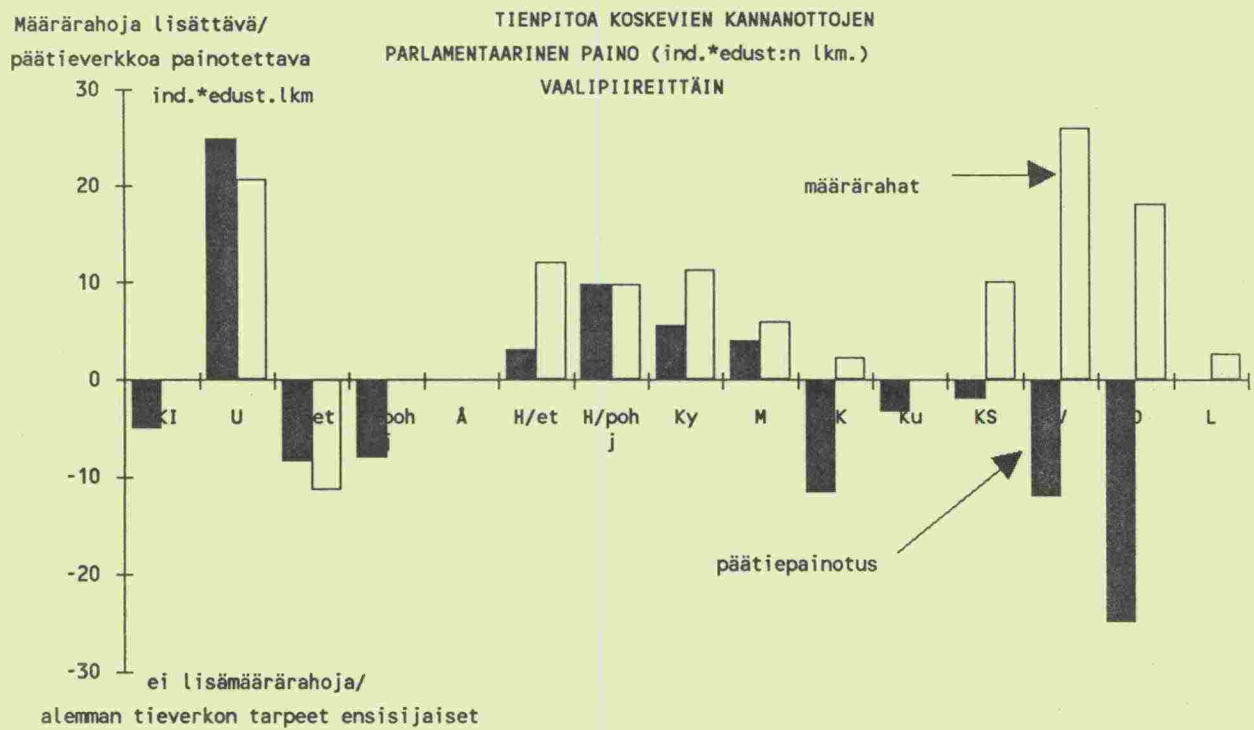
-2, -2

PÄÄTIEPAINOTUS

-2, +2







LIIKKENEPOLIITTISEN SELONTEON TIENPITOA TAI TIEPOLITIIKKAA KOSKEVAT PUHEENVUOROT  
 PUOLUEET

VAALIPIIRIT	KOK.	KESK.	RKP	SMP	SKL	VIHR.	SDP	SKDL	DEVA	PUHEENVUORON KÄYTTÄNEISTÄ KÄSITTELI TIENPITOA (%)	
HELSINKI	1		1			2				4	1,00
UUSIMAA	2		1	1		1	2			7	0,78
TURUN ETEL.	1						2	2	1	6	0,86
TURUN POHJ.	1						1	1		3	0,60
AHVENANMAA										0	0,00
HÄME ETEL.	1	2					2			5	0,63
HÄME POHJ.	1			1			2			4	1,00
KYMI	1	1					3			5	1,00
MIKKELI	2	1					1			4	1,00
POHJOIS-KARJALA	1	1					1			3	0,75
KUOPIO	1	1						1		3	1,00
KESKI-SUOMI	1	1		1			2			5	0,83
VAASA	1	3	3	1	1					9	0,90
OULU		6				1		1		8	0,89
LAPPI	1	1							1	3	1,00
	15	17	5	4	1	4	16	5	2	69	0,84

## PUHEENVUORON PITÄNEISTÄ

KÄSITTELI TIENPITOA 0,88 0,94 0,83 1,00 1,00 1,00 0,73 0,63 1,00 0,84

## KANSANEDUSTAJISTA

KÄSITTELI TIENPITOA 0,28 0,43 0,38 0,44 0,20 1,00 0,29 0,31 0,50 0,35



LIIKKENEPOLIITTISEN SELONTEON KÄYTETYT PUHEENVUOROT

VAALIPIIRIT	PUOLUEET									PUHEENVUORO KÄYTTÄNEIDE EDUSTAJIEN OSUUS (%)	
	KOK.	KESK.	RKP	SMP	SKL	VIHR.	SDP	SKDL	DEVA		
HELSINKI	1		1			2				4	0,20
UUSIMAA	2		1	1		1	3	1		9	0,31
TURUN ETEL.	1						3	2	1	7	0,41
TURUN POHJ.	2						2	1		5	0,42
AHVENANMAA			1							1	1,00
HÄME ETEL.	2	2					4			8	0,53
HÄME POHJ.	1			1			2			4	0,31
KYMI	1	1					3			5	0,36
MIKKELI	2	1					1			4	0,50
POHJOIS-KARJALA	1	1					2			4	0,57
KUOPIO	1	1						1		3	0,30
KESKI-SUOMI	1	1		1			2	1		6	0,60
VAASA	1	4	3	1	1					10	0,56
OULU		6				1		2		9	0,50
LAPPI	1	1							1	3	0,38
	17	18	6	4	1	4	22	8	2	82	0,41

(kehystetty luku sisältää ryhmäpuheenvuoron)

PUHEENVUORON KÄYTTI (%)	0,32	0,45	0,46	0,44	0,20	1,00	0,39	0,50	0,50	0,41
----------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

## KANSANEDUSTAJAT VAALIPIIREITTÄIN

VAALIPIIRIT	KOK.	KESK.	RKP	SMP	PUOLUEET					
					SKL	VIHR.	SDP	SKDL	DEVA	
HELSINKI	7		3		1	2	6	1		20
UUSIMAA	9	2	4	1		1	9	2	1	29
TURUN ETEL.	5	2	1	1	1		4	2	1	17
TURUN POHJ.	3	2		1			4	2		12
AHVENANMAA			1							1
HÄME ETEL.	6	2					6	1		15
HÄME POHJ.	5	1		1			4	1	1	13
KYMI	4	2		1	1		6			14
MIKKELI	2	3					3			8
POHJOIS-KARJALA	1	3					3			7
KUOPIO	2	4		1			2	1		10
KESKI-SUOMI	2	2		1	1		3	1		10
VAASA	3	5	4	1	1		3	1		18
OULU	3	8		1		1	2	3		18
LAPPI	1	4					1	1	1	8
	53	40	13	9	5	4	56	16	4	200