



## 42. Puoluekokous

42. Partikongressen  
27.-29.5. Joensuu Areena

### **Ympäristö-, energia- ja liikennealoitteet 144-160**

Puoluehallituksen lausunnot  
ja puoluekokouksen päätökset 27.-29.5.2010

## SISÄLLYSLUETTELO

### Ympäristöaloitteet

144. Alueelliset ympäristökeskukset takaisin.....	4
Lahden Läntinen Sos.-dem. Yhdistys ry:n aloite .....	
Puoluehallituksen lausunto .....	4
145. Suurten asutuskeskusten ruuhkamaksuista pidättäydyttävä.....	5
Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	6
146. Koiranjalostuksen eettisyyden parantaminen .....	7
Tölö Unga Socialister ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	7
147. Todellisuuden selvittäminen ns. ilmastonmuutoksesta .....	8
Lahden Sos.-dem. Työväenyhdistys ry:n jäsenen Eino Pasasen aloite .....	
Puoluehallituksen lausunto .....	8

### Energia-aloitteet

148. Puolueen energialinjan tarkentaminen .....	9
Karhulan Sosialidemokraattinen Työväenyhdistys ry:n jäsenen Olavi Pöyhösen aloite .....	
149. Ydinvoiman lisärakentaminen on yhteiskunnan kokonaisedun mukaista .....	9
Tölö Unga Socialister ry:n aloite.....	
150. Suomen energiapolitiikan ainoa kestävä ratkaisu on energiakulutuksen vähentäminen....	11
Sosialidemokraattiset Opiskelijat SONK ry:n aloite.....	
151. Ei lisää ydinvoimaa Suomeen .....	11
Sosialidemokraattiset opiskelijat SONK ry:n aloite .....	
152. SDP tuulivoiman asialle .....	11
Globaalisosialidemokraatit-GSD ry:n aloite .....	
Puoluehallituksen lausunto aloitteista 148-152 .....	12

### Liikennealoitteet

153. Raskaiden ajoneuvojen rengasmääräyksiä muutosesitys .....	14
Jyväskylän Työväenyhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	14
154. Joukkoliikenteen kehittäminen ja liikennepäästöt kuriin sekä sopusointuun luonnon kanssa .....	15
Salpausselän Sos.dem. Yhdistys ry:n jäsenen Pertti Heinon aloite.....	
155. Joukkoliikennetukea lisättävä .....	15
Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto aloitteista 154-155 .....	16
156. Raskaan liikenteen valvontayksikkö perustettava sekä viranomaisyhteistyötä tehostettava harmaan talouden kitkemiseksi .....	17
Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	18
157. Tieverkon rapautuminen estettävä .....	18
Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	19

158. Ammattimaisen liikenteen seuraamusjärjestelmän tehostaminen .....	19
Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto .....	19
159. Lisää kapasiteettia pääradalle .....	20
Järvenpään Työväenyhdistys ry:n aloite .....	
160. Suomi raiteille .....	20
Keski-Espoon Sosialidemokraatit ry:n aloite.....	
Puoluehallituksen lausunto aloitteista 159-160 .....	21

## Ympäristö-, energia- ja liikennealoitteet

### Ympäristöaloitteet

#### 144. Alueelliset ympäristökeskukset takaisin

Lahden Läntinen Sos.-dem. Yhdistys ry:n aloite

SDP oli 1960-luvun lopulla edelläkävijä ympäristöasioiden eteenpäin viemisessä. Puolueen aloitteesta vuonna 1983 perustettiin ympäristöhallinto. Nyt Vanhasen II hallitus on keskusta-puoluelaisen ympäristöministerin johdolla sekä kokoomuksen ja vihreiden myötävaikutuksella onnistunut aluehallinnon uudistuksessa lopettamaan ympäristökeskukset itsenäisinä yksikköinä ja yhdistämään ne osaksi elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusta eli ELY:ä. Ympäristöasioiden merkitys on kuitenkin 2000-luvulla niin merkittävä ja jatkuvasti kasvava. Ne ovat myös monitahoisia, että niillä pitää olla oma alueellinen hallintoyksikkönsä. Mietitään esimerkiksi ympäristökeskusten asemaa kaava-asioiden käsittelyssä, Nordstream -kaasuputken rakentamisessa tai koskiensuojelussa. Kun SDP on muodostamassa seuraavan kerran hallitusta, hallitusohjelmaan on kirjattava ympäristökeskusten palauttaminen itsenäisiksi alueellisiksi hallintoviranomaisiksi, jotta ympäristöasiat saavat niille 2000-luvulla kuuluvan painoarvon.

Lahden Läntinen Sos.-dem. Yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP ja sen eri toimijat seuraavien eduskuntavaalien yhteydessä ja sen jälkeen ohjelmatyössään nostavat esille ja ajavat ympäristökeskusten palauttamista itsenäisiksi aluehallintoviranomaisiksi.

### Puoluehallituksen lausunto

Maamme hallituksen johdolla on maahamme ajettu niin sanottu aluehallintouudistus. Uusiin viranomaisiin on vuoden 2010 alusta koottu nykyisten lääninhallitusten, työvoima- ja elinkeinokeskusten, alueellisten ympäristökeskusten, ympäristölupavirastojen, tiepiirien ja työsuojelupiirien tehtävät. Uudistus koskee noin 6 000 henkilöä.

Aluehallintouudistuksella pyritään muun muassa tehokkuuteen. Tehostumisen sijasta uudistus kuitenkin saattaa nyt mutkistaa ja hämärtää hallintoa. Muun muassa Eduskunnan sivistysvaliokunta toteaa lausunnossaan, että opetusministeriöllä on uudistuksen jälkeen viiden viraston sijasta ohjattavanaan 21 virastoa ja uusina yhteistyökumppaneina 19 maakuntaliittoa.

Yhdeksi erityiseksi ongelmakohtaksi on muun muassa monien kansalaisjärjestöjen suulla todettu itsenäisten ympäristökeskusten lakkauttaminen ja saattaminen samaan yhteyteen elinkeino- ja liikenneasioista vastaavien valtion aluehallinnon tahojen kanssa. Ongelmaksi nähdään ristiriitoja herättävien näkemyserojen saattaminen saman viranomaisen alle, jolloin ympäristönäkökulmien pelätään jäävän entistä useammin muiden intressien jalkoihin.

Huolta on aiheuttanut myös ympäristöhallinnon yleinen alasajo, jota SDP ei voi hyväksyä. Muun muassa Keskustan suunnalta tulleet puheenvuorot, joissa itsenäisen ympäristöministeriön lakkauttamista on esitetty, on jyrkästi torjuttava. SDP on tehnyt eduskunnan talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä esityksen ympäristöministeriön säilyttämiseksi itsenäisenä myös tulevaisuudessa hallintouudistuksissa.

Budjettivastalauseessaan vuoden 2009 lopussa SDP kiinnitti huomiota siihen, että ympäristöhallintoa heikennetään edelleen siirtämällä alueellisten ympäristökeskusten toimintamenot (69,6 miljoonaa euroa) työ- ja elinkeinoministeriön alaisuuteen (ELY). Sen seurauksena ympäristöhallinnon toimintamenot supistuvat ennätysmallisen pieniksi (76,77 miljoonaa euroa). Myös ympäristövaliokunta on toistuvasti kiinnittänyt huomiota hallinnonalan jatkuvasti väheneviin resursseihin. Ympäristövaliokunnan demarit suhtautuivat hyvin kriittisesti aluehallinnon uudistukseen ja jättivät asiasta valiokunnassa eriävän mielipiteen.

## Päätös

*Puoluekokous yhtyy aloitteen esitykseen ja katsoo, että SDP ottaa tavoitteekseen alueellisten ympäristöviranomaisten riippumattomuuden vahvistamisen. Lisäksi puoluekokous edellyttää, että ympäristöministeriö säilytetään itsenäisenä myös tulevaisuudessa hallintouudistuksissa.*

### 145. Suurten asutuskeskusten ruuhkamaksuista pidättäydyttävä

Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite

Ruuhkamaksujärjestelmät ovat tehoton keino vaikuttaa merkittävästi yksityisautoilun liikennemääriin. Keskeinen osa yksityisautoilijoista on tilanteessa, jossa autoilu perustuu työmatka-autoiluun. Tällaisessa tilanteessa auton käyttö perustuu usein työnantajan antamaan autoetuun. Työnantaja kustantaa tällaiselle työntekijälle myös pysäköinnin. Todennäköisesti työnantaja tulisi useimmiten kustantamaan/kompensoimaan tällaiselle työntekijälle ruuhkamaksut. Edellä kuvatun kaltaisessa tilanteessa ruuhkamaksujen vaikutus liikennemääriin tulisi olemaan pieni.

Tukholman kokemukset kertovat paljon, miten ruuhkamaksut vaikuttavat ihmisten ajokäyttämisen. Selvityksen mukaan maksut painoivat erityisesti vähätuloisia. Kun rahaa on vähemmän, jokainen euro on köyhältä poissa jostakin muusta. Sen sijaan maksulla ei ollut vaikutusta rikkaiden keskustassa asuvien miesten ajamiseen. Tulosta voi soveltaa suoraan Helsinkiin ja muihin suuriin asutuskeskuksiin. Arkijärjellä ajatellen joukkoliikennejärjestelmä ja henkilöautoilun rajoituspyrkimykset kulkevat käsi kädessä. Jos jotain halutaan rajoittaa, pitää olla vaihtoehtoja. Muussa tapauksessa ruuhkamaksu on ruuhkavero, johon autoilijalla ei ole vaihtoehtoa.

Ruuhkamaksut olisi ilmeisesti tarkoitus toteuttaa tasasuuruuksina maksuina, joiden perusteena olisivat joko ajatut kilometrit tai maksupisteiden ohitus. Tällainen järjestelmä olisi sosiaalisesti epäoikeudenmukainen, koska pienempituloiselle maksusta tulisi suhteellisesti suurempi rasitus kuin suurempituloiselle. Liikenteen ympäristövaikutuksia ei tule ratkaista sosiaalisesti epäoikeudenmukaisilla tavoilla.

Ruuhkamaksujärjestelmät ovat muun muassa pääkaupunkiseudun tilanteessa suhteellisen tehoittomia. Tämä merkitsisi sitä, että ruuhkamaksuilla ei olisi juurikaan ympäristökuormitusta keventävää vaikutusta. Tällöin ruuhkamaksujen luonteeksi jäisi lähinnä varojen kerääminen valtiolle ja kunnille. Yksityisautoilijoille siitä tulisi lähinnä "lupa saastuttaa" -maksu.

Joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantaminen, joukkoliikenteen käyttämisen lisääminen, yksityisautoilun yhteiskunnallisten haittojen vähentäminen ja liikenteen ympäristökuormituksen vähentäminen vaatii seuraavanlaisia toimenpiteitä:

Joukkoliikenteen lippujen hintoja on alennettava merkittävästi sekä kehitettävä yhteensopivia lippujärjestelmiä. On rakennettava kattava joukkoliikennejärjestelmä, joka perustuu siihen, että matkustaja pystyy siirtymään sekä etelä-pohjoissuunnassa että itä-länsisuunnassa paikasta toiseen ilman vaihtoja. Tieliikenneperusteiselle joukkoliikenteelle on toteutettava omat esteettömät ja valvotut kaistat kattavasti pääkaupunkiseudulla ja muissa vastaavissa suurissa asutuskeskuksissa. Yksityisautoilua on rajoitettava erilaisin keinoin. Yksi varteen otettava keino on pysäköintipaikkojen määrän merkittävä vähentäminen. Ympäristökuormitusta on vähennettävä siirtymällä päästöttömään teknologiaan.

Muutosten toteuttamiseksi tarvitaan sekä kuntien että valtion lisäpanostuksia.

Ruuhkamaksut ovat tehon ja epäoikeudenmukainen keino yrittää parantaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, lisätä joukkoliikenteen käyttöä, vähentää yksityisautoilun yhteiskunnallisia haittoja sekä vähentää liikenteen ympäristökuormitusta.

Auto- ja kuljetusalan sos.dem. yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous evästää sosialidemokraattisia päättäjiä ja asioiden valmistelijoita kaikilla tahoilla toimimaan siten, että ruuhkamaksusuunnitelmista luovutaan ja ensisijaisesti rakennetaan toimivat ja kattavat joukkoliikennejärjestelmät pääkaupunkiseudulle sekä muihin suuriin asutuskeskuksiin. Tämä vaatii erityisesti valtiolta lisäpanostuksia joukkoliikennejärjestelmiin.

## **Puoluehallituksen lausunto**

Aloitteessa esitetään, että puoluekokous evästäisi sosialidemokraattisia päättäjiä suhtautumaan ruuhkamaksujen käyttöönottoon kielteisesti. Aloitteen mukaan ruuhkamaksut ovat tehon tapa torjua ruuhkia, ja ne kohdistuvat sosiaalisesti epäoikeudenmukaisella tavalla. Ruuhkamaksujen sijasta aloitteessa toivotaan valtiolta lisäpanostuksia joukkoliikennejärjestelmiin. Lisäksi aloitteessa ehdotetaan yksityisautoilun rajoittamista esimerkiksi pysäköintipaikkojen määrän merkittävällä vähentämisellä.

SDP:n puoluekokouksessa vuonna 2008 hyväksytyssä Neljä vuodenaikaa – SDP:n ilmasto-ohjelma – asiakirjassa todetaan, että ”Suomessa on luotava valmiuksia autoilun vähentämiseksi ja ruuhkamaksujen käyttöönottamiseksi - - Lainsäädäntö on ajanmukaistettava niin, että ruuhkamaksujen käyttöönotto on mahdollista. Lopullisen päätöksen tulee kuulua kunnille. Samanaikaisesti maksujen käyttöönoton kanssa on panostettava joukkoliikenteen palvelujen voimakkaaseen parantamiseen.”

Pysäköintipaikoista ilmasto-ohjelmassa todetaan seuraavaa: ”Autoilua on myös hillittävä vähentämällä paikoitusmahdollisuuksia niillä alueilla, jotka ovat helposti saavutettavissa julkisella liikenteellä.”

Puoluehallitus katsoo, että vuonna 2008 tehdyt linjaukset olivat hyvin perusteltuja ja edelleen kannatettavia. Ruuhkamaksut voivat olla yksi työkalu yksityisautoilun kasvun hillitsemiseksi, ilmalaadun parantamiseksi ja joukkoliikenteen vetovoiman lisäämiseksi. Ruuhkamaksujen toteuttamiselle on olemassa lukuisia erilaisia vaihtoehtoja, joiden keskinäinen vertailu ja jatkoselvittely on vielä edessäpäin. SDP:n lähtökohtana on oltava, että maksujärjestelmä on sellainen, joka ei kohtuuttomasti haittaa perusteltua yksityisautoilua ja joka ei johda suhteettomiin lisäkustannuksiin pieni- ja keskituloisille. Ruuhkamaksutulot on käytettävä niiden kaupunkien joukkoliikenteen edistämiseksi, joiden alueella maksut kerätään. Joukkoliikennetukea on lisättävä SDP:n vaihtoehtobudjetissa syksyllä 2009 esitetyn mallin mukaisesti 20 miljoonaan euroon. Perusväylänpitoon tarvitaan lisärahoitusta vuositasolla 80 miljoonaa euroa.

Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisemassa Helsingin seudun ruuhkamaksuselvityksessä (LVM julkaisu 30/2009) on arvioitu alustavasti eri ruuhkamaksumallien mahdollisuuksia edistää kustannustehokkaasti liikennepoliittisia tavoitteita Helsingin seudulla. Selvityksen mukaan ruuhkamaksut laskisivat liikennemääriä, lieventäisivät ruuhkia, lyhentäisivät matka-aikoja, lisääisivät joukkoliikenteen käyttöä, parantaisivat liikenneturvallisuutta ja vähentäisivät liikenteen päästöjä.

## **Päätös**

*Puoluekokous pitää erilaisten ruuhkamaksumallien jatkoselvittämistä kannatettavana. Erityistä huomiota sopivan ruuhkamaksumallin valinnassa on kiinnitettävä sosiaalisen oikeudenmukaisuuden toteutumiseen. Tehokkaiden ja asiakasmaksuillaan edullisten joukkoliikenneyhteyksien kehittäminen on kuitenkin nähtävä ensisijaisena keinona yksityisautoilun vähentämisessä.*

*Puoluekokous yhtyy aloitteen tavoitteeseen lisätä valtion joukkoliikenneapanostuksia. Tämä edellyttää erityisesti valtion joukkoliikennetuen lisäämistä nykytasosta.*

#### **146. Koiranjalostuksen eettisyyden parantaminen**

Tölo Unga Socialister ry:n aloite

Noin vuosi sitten esitettiin dokumentti Ison-Britannian koiranjalostustoiminnasta. Isossa-Britanniassa paikallinen kennelklubi toimii hyvin epäeettisesti.

Suomen Kennelliitolla on veljesliittoaan paremmat säännöt perinnöllisten vikojen ja sairauksien vastustamiseksi. Säännöissä on kuitenkin paha puute: rotukohtaisten sääntöjen laatiminen näiden yleisohjeiden perusteella on rotuliitoille vapaaehtoista.

Yleensä jalostustyö tehdään koiranäyttelyitä silmällä pitäen koiran ulkonäöllisiä erityispiirteitä ajatellen. Tämä perusfilosofia on väärä.

Eläinsuojelulaissa säädetään, että sellainen eläinjalostus tai sellaisten jalostusmenetelmien käyttäminen, joista voi aiheutua eläimelle kärsimystä taikka merkittävää haittaa eläimen terveydelle tai hyvinvoinnille, on kielletty. Eläinsuojeluasetuksessa vielä tarkennetaan, ettei sellaista luonnollista tai keinollista lisäämistä tai sellaista jalostusmenetelmää, joka aiheuttaa tai saattaa aiheuttaa eläimelle kärsimystä tai vahingoittaa sitä, saa käyttää.

Myös Suomessa monet koirarodut kärsivät ihmisen jalostustyön aiheuttamista perinnöllisistä vioista. Siksi yhteiskunnan tulisi lainsäädännön tasolla säätää asiasta yksityiskohtaisemmin. Lakiin pitää saada kirjoitettua sisäsiittoisuuden kielto: koiria ei saa astuttaa sen lähisukulaisilla.

Tölo Unga Socialister ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP toimii koiranjalostuksen eettisyyden parantamiseksi lainsäädäntöteitse. Jalostuksen tavoiteohjelma (JTO) antaa tietoa rodun tilanteesta ja jalostuksesta.

#### **Puoluehallituksen lausunto**

Koirien jalostuksen kehittämisen keskeisenä toimijana maassamme toimii kansalaisjärjestöpuolella Suomen Kennelliitto ry. Kennelliiton jalostustieteellinen toimikunta on laatinut jalostuksen tavoiteohjelman mallirungon (JTO-malli). Mallia on alettu soveltaa vuoden 2004 alusta. Jokaisen rotujärjestön pitää huolehtia siitä, että sen alaisille roduille laaditaan oma JTO-ohjelmansa. Velvoitteesta on vapautettu vain kaikkein harvinaisimmat rodut.

Monella rotuyhdistyksellä on jo nyt Kennelliiton hyväksymä JTO nähtävillä nettisivuillaan. Ohjelmat antavat paljon tietoa roduista ja niihin kannattaa tutustua.

JTO:n toteutumisen apuna voidaan osittain käyttää Kennelliiton perinnöllisten vikojen ja sairauksien vastustamisohjelmaa (PEVISA). Sen avulla voidaan vastustaa eräitä perinnöllisiä sairauksia ja vikoja sekä rajoittaa yksittäisten koirien liiallista jalostuskäyttöä. Rotu voidaan liittää tähän ohjelmaan vain yhdistyksen yleiskokouksen päätöksellä, ja mikäli rodulla on Kennelliiton hyväksymä JTO.

Jalostuksen keskeisiä tavoitteita ovat:

1. rodun geneettisen monimuotoisuuden turvaaminen, monessa rodussa jalostuspohja on jo riskialttiin suppea.
2. rodunomaisen ja yhteiskuntakelpoisen luonteen säilyttäminen, käyttöominaisuuksien kehittäminen

3. koiran elämän ja sen pidon ja käytön kannalta vakavimpien perinnöllisten sairauksien ja vikojen vähentäminen ja niiden leviämisen ehkäiseminen
4. rotutyypillisen ulkomuodon säilyttäminen ilman turhaa liioittelua

Jalostustoiminnassa pitää huomioida erityisesti eläinsuojelulain 8 § ja eläinsuojeluasetuksen 24 § sekä Euroopan neuvoston lemmikkieläinten jalostusta koskeva päätöslauselma.

On kuitenkin totta, että rotujärjestöt ja niiden alaiset rotua harrastavat yhdistykset vastaavat omien rotujensa jalostuksesta ja jalostusta koskevista tarkemmista ohjeista. Lain tarkentaminen siten, että se kieltää muun muassa koirien astuttamisen näiden lähisukulaisilla, tukisi myös Suomen Kennelliiton hyväksymiä jalostuksen keskeisiä tavoitteita.

## Päätös

*Puoluekokous yhtyy aloitteen vaatimukseen toimia lemmikkieläinjalostuksen eettisyyden parantamiseksi. Puoluekokous pitää perusteltuna, että selvitetään mahdollisuuksia säätää asiasta lainsäädäntöteitse.*

## 147. Todellisuuden selvittäminen ns. ilmastonmuutoksesta

Lahden Sos.-dem. Työväenyhdistys ry:n jäsenen Eino Pasasen aloite

Ettei meitä ja yleensä ihmiskuntaa toistuvasti harhautettaisi ilmaston muutos-asiassa, on vähintäänkin suoritettava tiedossa olevien seikkojen valossa ihmisen toimien merkitys. Tiedetään maapallollamme olleen kymmenkunta jääkautta. Ja niiden välillä lämpimämmät nyt käytetyn nimityksen mukaiset kasvihuonekaudet. Silloin ei ole ihmistä vielä ollut Telluksellamme.

Tiedämme auringonpilkkujen olleen vähäisiä tai ei lainkaan esim. niin nimetyllä Pienoisjääkaudella 1600-luvulla. Hollannissa ja Englannissa joet jäätyivät, ei sen jälkeen. Ruotsin armeija ratsasti jäitä myöden valloittamaan Tanskaa.

Nyt väitetään jäätiköiden sulavan vaikka todellisuudessa Etelänapamantereella ei niin tapahdu. Selvittämättä on vuoristojen jäätiköiden mahdollinen sulaminen. Tapahtuuko se ihmisen aiheuttamista nokihutaleista vai keskilämpötilassa alenevista celsiusasteista.

Ettei jatkuvasti meitä harhaan johdettaisi maapallon väitetyllä lämpenemisellä ja edelleen sillä poliittisesti harhautettaisi, on suoritettava julkisen päivänvalon kestävää tutkimusta kaikista mahdollisista syistä väitettyyn maapallon lämpötilojen muutoksiin. Ihmisen vaikutus saastumiseen nähden on selvästi kaikkien todettavissa. Mutta aurinkokunnassamme vaikuttavat tapahtumat ovat ihmisen tekemisten ulottumattomissa. Auringonpilkkujen vaikutuksen merkitys on selvitettävä tieteen kautta perusteellisesti.

Lahden Sos.-dem. Työväenyhdistys ry:n jäsen Eino Pasanen esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous tekee kantaa ottavan selvitysesityksen suomalaiselle tiedemiesyhteisölle. Meidän ei ole terveellistä olla jatkuvasti epätodellisuuteen kuuluvien väitteiden valossa. Mielestäni on varsin koomillinen tilaisuus maailman johtajilla Tanskassa. Asioiden käsittely siellä perustuu tiedettyihin ja tietämättömiin vääristelyihin seikkoihin.

## Puoluehallituksen lausunto

Aloitteessa tuodaan esille huoli ilmastonmuutosta koskevan tutkimuksen objektiivisuudesta. Niin kauan kuin ilmastonmuutoksesta on käyty keskustelua, on myös esitetty tutkimuksia ilmastonmuutoksen syistä ja siitä, mikä on ihmisen omilla toimillaan aiheuttama vaikutus ilmastojärjestelmään.

Kansainvälisessä tiedeyhteisössä on vuosikymmenien aikana laadittu lukuisia tutkimuksia ilmastomuutoksen syistä ja todennäköisistä seurauksista tulevaisuudessa. Kun tarve saattaa yhteen kaikki ilmastomuutokseen liittyvä huipputieto kasvoi suureksi jo yli kaksikymmentä vuotta sitten, perustettiin hallitustenvälinen ilmastomuutospaneeli IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) vuonna 1988. IPCC on asiantuntijoiden työryhmä, jonka tehtävänä on arvioida ihmisen aiheuttamaa ilmaston lämpenemistä ja sen vaikutuksia koskevaa tieteellistä tietämystä.

IPCC:n johdossa on valtioiden nimeämiä edustajia, mutta sen jäseninä on myös satoja akateemisen maailman edustajia kuten alan professoreita. IPCC sai muun muassa vuoden 2007 Nobelin rauhanpalkinnon yhdessä Yhdysvaltain entisen varapresidentin Al Goren kanssa. Norjan Nobel-komitea myönsi palkinnon tiedon lisäämisestä ihmisen aiheuttamasta ilmastomuutoksesta ja työstä toimenpiteitä varten ilmastomuutoksen korjaamiseksi.

Ilmastomuutos koskettaa koko ihmiskuntaa, ja sitä koskevaan tutkimukseen, sen ehkäisemiseen ja siihen sopeutumiseen tulee kansainvälisen tiedeyhteisön osallistua. Myös tiedeyhteisön enemmistön näkemystä vastaan kulkevat näkemykset ja tutkimustulokset tulee ottaa vakavasti IPCC:ssä käydyssä tieteellisessä keskustelussa, jotta päättäjien käytettävissä on paras mahdollinen tieto.

## Päätös

*Puoluekokous osoittaa tukensa IPCC:n pitkään tekemälle työlle ja keräämälle arvokkaalle tiedolle ilmastomuutokseen liittyen. Jotta ihmiskunta saa mahdollisimman oikeaa tietoa ilmastomuutoksen syistä ja mahdollisista seurauksista, on IPCC:n aina kyettävä vastaamaan myös niihin kysymyksiin, jotka haastavat kullakin hetkellä vallalla olevia käsityksiä ilmastomuutoksen problematiikan monista yksityiskohdista. Tiedemaailmassa käytävä akateeminen keskustelu ei kuitenkaan saa hidastaa konkreettista työtä ilmastomuutoksen torjumiseksi.*

## Energia-aloitteet

### 148. Puolueen energialinjan tarkentaminen

Karhulan Sosialidemokraattinen Työväenyhdistys ry:n jäsenen Olavi Pöyhösen aloite

Karhulan Sosialidemokraattinen Työväenyhdistys ry:n jäsen Olavi Pöyhönen esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous päättää puolueen energialinjan tarkentamisesta siten, että energiaa hyödyntävän teollisuuden mahdollisuus toimia kilpailukykyisenä Suomessa turvataan pitkälle tulevaisuuteen. Kolmen tai useamman ydinvoimalan rakentamisluvan myöntäminen teollisuudelle auttaa tämän tavoitteen saavuttamisessa. Lisäksi on energialinjan laatimisessa käytettävä ainoastaan henkilöitä, jotka ymmärtävät termodynamiikan pääsäännöt.

### 149. Ydinvoiman lisärakentaminen on yhteiskunnan kokonaisedun mukaista

Tölvö Unga Socialister ry:n aloite

Hallitukselle on jätetty kolme periaatepäätöshakemusta ydinvoiman lisärakentamiseksi. Ydinvoima on osa kansallista ilmasto- ja energias strategiaa, jonka tärkeimpänä tavoitteena on kohtuuhintaisen energian saannin turvaaminen siten, että Suomi saavuttaa EU:n sitoumukset kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi.

Ydinvoimalla tuotetaan perusvoimaa eli se osa sähkön kulutuksesta, joka pysyy vakiona yöt ja päivät, arjet ja pyhät sekä kesät ja talvet. Ydinvoimalla korvataan etupäässä kivihiilivoimaa, jonka hiilidioksidipäästöt ovat suuret. Yhdistetyssä lämmön ja sähkön tuotannossa tulee lisätä biopolttoaineiden ja erityisesti metsähakkeen käyttöä sekä kierrätyspolttoaineita. Kaukolämpövoiman tuotanto on suurimmillaan talvella, kun kaukolämmön tarve on suurimmillaan ja kesäksi laitokset ajetaan alas. Myös sähkön tarve on suurimmillaan talvella, joten yhdistetty lämmön ja sähkön tuotanto sopii hyvin yhteen vuodenaikojen mukaan vaihtelevan sähkön tarpeen kanssa.

Tunneittaiseen sähkön tarpeen vaihteluun paras tuotantotapa on vesivoima, joka on nopeasti ja joustavasti säädettävissä. Sähkön tuotantojärjestelmä, joka perustuu ydinvoimaan, bioenergiaan ja vesivoimaan on tuotantokustannuksiltaan edullisin. Tällaisen tuotantorakenteen ansiosta myös hiilidioksidipäästöt voidaan minimoida. Ydinvoima ja uusiutuvat energialähteet täydentävät toisiaan Suomen energiajärjestelmässä ja molempien lisärakentamista on edistettävä samanaikaisesti.

Ydinenergialain mukaan hallitus tehdessään periaatepäätöksiä ydinvoimalaitosten lisärakentamisesta arvioi, onko se yhteiskunnan kokonaisedun mukaista. Myönteinen periaatepäätös on vietävä eduskunnan vahvistettavaksi, jolloin eduskunta voi joko hyväksyä tai hylätä hallituksen esityksen.

Yhteiskunnan kokonaisetua punnittaessa on otettava huomioon ydinvoiman merkitys energian huoltovarmuuden, talouden, työllisyyden ja ympäristövaikutusten kannalta. Periaatepäätöksen ehtona on, että laitoksen sijaintipaikkakunta on hankkeen hyväksynyt ja että laitos täyttää Suomen tiukat ydinturvallisuusmääräykset.

Kaikki kolme ydinvoimalaitoshakemusta täyttävät edellä mainitut ehdot. Kun kysymys on periaatepäätöksestä, on kaikkiin kolmeen hakemukseen otettava yhtenäinen kanta. Ei ole mahdollista erottaa hakemuksista yhtä tai kahta yhteiskunnan kokonaisedun mukaiseksi tai kokonaisedun vastaiseksi. Valinta hakemusten välillä olisi mielivaltaista ja kansalla on oikeus vaatia, ettei hallitus tee mielivaltaisia päätöksiä.

Taloukskriisistä nouseminen edellyttää, että kohtuuhintaisen sähkön saannista ei tule pullonkaulaa Suomeen tapahtuville investoinneille. Suomalaisten hyvinvointi voidaan rahoittaa vain kotimaisella työllä ja tuotannolla. Poliittisin päätöksin on varmistettava, että yritysten toimintaympäristö Suomessa säilyy suotuisana.

Sähkön käyttö kasvaa vaikka energian kokonaiskulutus ei enää kasvaisikaan. Tämä johtuu siitä, että sähköllä korvataan polttoaineiden suoraa käyttöä sekä teollisuudessa että kotitalouksissa. Sähkön käytön lisäämisellä voidaan myös säästää energiaa. Parhaina esimerkkeinä ovat lämpöpumput, joiden ansiosta yhdellä energiayksiköllä sähköä saadaan hyödyksi 2,5 yksikköä lämpöä. Myös ladattavat hybridi- ja sähköautot säästävät merkittävästi energiaa polttomoottorikäyttöisiin autoihin verrattuna. Polttoaineiden korvaaminen sähköllä on ympäristön-suojelun kannalta myönteistä. Sähkön tuotannossa on siirryttävä vähitellen kokonaan päästöneutraaleihin tuotantotapoihin.

Ydinvoima on päästötön tapa tuottaa perusvoimaa. Ydinvoimalla voidaan korvata Venäjältä tapahtuva sähkön tuonti sekä vanhentuneet fossiilisia polttoaineita käyttävät laitokset. Ydinvoiman lisärakentaminen ei myöskään vaadi valtion varoja vaan voimayhtiöt vastaavat hankkeiden rahoituksesta itse.

Tölo Unga Socialister ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP ottaa myönteisen kannan kaikkiin kolmeen periaatepäätöshakemukseen ydinvoiman lisärakentamiseksi Suomeen.

### **150. Suomen energiapolitiikan ainoa kestävä ratkaisu on energiakulutuksen vähentäminen** Sosialidemokraattiset Opiskelijat SONK ry:n aloite

Suomen energiapoliittista keskustelua vaivaa lyhytnäköisyys, kun keskustelun kärkenä ovat olleet vain luvut nolasta kolmeen. Suomen energiankulutus suhteessa maamme asukaslukuun on erittäin korkea. Ongelmatonta energiantuotantotapaa ei vielä ole. Ainoa kestävä tie on energiakulutuksen vähentäminen.

Sosialidemokraattiset Opiskelijat SONK ry esittää, että

- SDP:n tulee edistää vanhan asuntokannan uusimista siten, että asunnot kuluttavat mahdollisimman vähän energiaa. Kehityksen on pikaisesti kuljettava kohti laadukasta nollaenergiatalovaltaista rakentamista. Tämä tarkoittaa esimerkiksi maa – ja ilmalämpöpumppujen laajaa käyttöönottoa sekä aurinko- ja tuulivoiman hyödyntämistä paikallisissa rakentamiskäytöksissä.
- SDP:n tulee ottaa energiakulutuksen vähentämisen edelläkävijöiksi julkiset rakennukset
- Tavoitteisiin energian säästämiseksi päästään panostamalla uusiutuvien ja saasteettomien energianlähteiden rakentamiseen sekä tutkimus- ja kehitystoimintaan. SDP:n tulee pitää huolta siitä, että Suomesta tehdään ympäristöystävällisen teknologian keskeinen tuottaja. Puolueen tulee olla aloitteellinen uusien ja parempien energiastandardien kehittämisessä sekä edesauttaa laajempien sähköjakaajaverkkojen luomisessa.

### **151. Ei lisää ydinvoimaa Suomeen**

Sosialidemokraattiset opiskelijat SONK ry:n aloite

Suomessa on käyty pitkään tiukkaa keskustelua siitä, mikä on energiapolitiikkaamme tulevaisuuden suunta. Keskustelu on tavoitellut myös laajempia kaaria, mutta on aina viimekädessä palannut siihen, mikä on suhteemme ydinvoimaan ja sen lisärakentamiseen.

Ydinvoiman osuus Suomen energiantuotannosta (noin 24 prosenttia) on EU-maiden keskiarvoa (n. 31 prosenttia) pienempi. Ydinvoiman lisärakentamisella ei saavuteta merkittäviä hyötyjä, kun huomioon otetaan rakentamisen hitaus, hinta, voimalaitosten polttoaineen saatavuus ja esimerkiksi ydinjätteiden loppusijoitus.

Ydinvoiman lisärakentamisella ei ratkaista myöskään ilmastonmuutosta, vaan ennen kaikkea tarvitaan voimakasta energiansäästöä. Energiahuollon perusrakenne on muutettava kohtia uusiutuvaa energiaa. Tähän suunnitelmaan ydinvoiman lisärakentaminen ei sovi.

Sosialidemokraattiset opiskelijat SONK ry esittää, että

SDP toimii siten, että Suomeen ei rakenneta enää yhtään uutta ydinvoimalaa.

### **152. SDP tuulivoiman asialle**

Globaalisosialidemokraatit-GSD ry:n aloite

Tuulivoima perustuu auringon säteilyenergiaan. Nykyaikaisissakin tuulivoimaloissa käytetään yleensä lapojen liike-energiaa, joka muutetaan sähkövirraksi. Maailmalla tuulivoimalla tuotetaan runsas prosentti sähköntuotannosta; Euroopassa luku on kolminkertainen. Esimerkiksi Tanskassa tuulivoimaa hyödynnetään kattamaan viidennes energiakulutuksesta ja Espanjassa ja Saksassakin lähennellään kymmenesosaa. Kyse on siis suurista kasvumahdollisuuksista sisältävästä teollisuuden alasta. Avainasemassa on politiikka; tuulivoimaa voidaan edistää mm. sujuvilla sähköverkkoyhteyksillä, joustavilla lupaprosesseilla ja sertifikaateilla.

Tuulivoiman avulla voidaan luoda joukoittain uusia työpaikkoja puhumattakaan energiansäästön ja uusiutuvan energian hyödyntämisen ympäristövaikutuksia. Euroopan komission teettämän selvityksen mukaan tuulivoiman ulkoiset kustannukset, eli yhteiskunnalle ja ympäristölle aiheutetut ylimääräiset kustannukset, ovat eri energiamuodoista halvimmat, 0,1–0,2 senttiä/kWh. Työllistävyys ja kustannukset ovat merkittävimmät rakennusvaiheessa; tuulivoimalla ei ole merkittäviä käytönaikaisia raaka-ainekustannuksia ja ylläpitokustannuksetkin ovat alhaisia.

Tuulivoima tarvitsee vähintään 3 m/s tuulennopeutta. Nimellisteho saavutetaan noin nelinkertaisella nopeudella. Parhaita paikkoja ovat merten rannikot ja merialueet sekä aukeat mäkien ja vuorten rinteet ja laet. Suomessa tuuliolot ja maaston muoto sekä pitkä rantaviiva luovat hyvät edellytykset tuulivoiman laajamittaiselle tuottamiselle. Lisäksi merialueilla on laajoja matalikkoja, joihin mahtuu suuria tuulipuistoja.

Globaalisosialidemokraatit-GSD ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP ja sen toimijat ryhtyvät määrätietoisesti edistämään tuulivoimaa ottaen nämä tavoitteet huomioon kaikessa toiminnassaan.

### **Puoluehallituksen lausunto aloitteista 148-152**

Aloitteessa 148 esitetään, että puolueen energialinjaa tarkennetaan siten, että teollisuudelle myönnetään sen hakemat luvat uusille ydinvoimaloille teollisuuden kilpailukyvyn tukemiseksi. Aloitteessa viitataan ”kolmeen tai useampaan” voimalaan, mutta varsinaisia teollisuuden periaatepäätöshakemuksia on valtioneuvostolle jätetty 2 kappaletta. Aloitteen tieto on tältä osin virheellinen. Aloitteessa esitetään myös, että energialinjan laatimisessa käytetään vain henkilöitä, jotka ymmärtävät termodynamiikan pääsäännöt.

Aloitteessa 149 esitetään, että SDP ottaisi myönteisen kannan kaikkiin kolmeen ydinvoimarakentamisen periaatepäätöshakemuksiin, sillä kaikki hakemukset ovat aloitteen mukaan yhteiskunnan kokonaisedun (huoltovarmuus-, työllisyys-, talous- ja ympäristövaikutukset) mukaisia, täyttävät Suomen ydinturvallisuusmääräykset ja ovat sijaintipaikkakuntiansa hyväksymiä hankkeita.

Aloitteessa 150 esitetään, että SDP pyrkisi ohjaamaan kehitystä kohti nollaenergiarakentamista (jolloin rakennukset eivät kuluta energiaa), ja nostaisi edelläkävijäasemaan julkiset rakennukset. Toimenpiteinä aloitteessa esitetään uusiutuvien energialähteiden laajaa käyttöönottoa ja panostamista tutkimus- ja kehitystoimintaan.

Aloitteessa 151 esitetään, että SDP toimisi siten, että Suomeen ei rakennettaisi enää yhtään uutta ydinvoimalaa. Aloitteen mukaan ydinvoiman lisärakentaminen ei sovi suunnitelmiin uusiutuvan energian lisäämisestä ja ilmastonmuutoksen torjumisesta. Ydinvoiman sijaan aloitteessa ehdotetaan voimakasta energiansäästöä.

Aloitteessa 152 esitetään, että SDP toimijoineen ryhtyy määrätietoisesti edistämään tuulivoiman käyttöä kaikessa toiminnassaan. Aloitteen mukaan Suomessa on tuulivoiman käytölle hyvät olosuhteet ja tuulivoiman avulla voidaan luoda työpaikkoja, edistää energiansäästöä ja siirtyä kohti uusiutuvien energialähteiden hyödyntämistä. Aloitteessa esitetään mm. sujuvien sähköverkkoyhteyksien, joustavien lupaprosessien ja sertifikaattien käyttöönottoa.

SDP:n puoluekokouksessa kesällä 2008 hyväksytty Neljä vuodenaikaa – SDP:n ilmasto-ohjelma – asiakirja määritteli puolueen energialinjaa monipuolisesti ja perusteellisesti. Sen mukaan energiapalettimme tärkein osatekijä on jatkossa energiansäästäminen. Energiantuotannon CO<sub>2</sub>-päästöjä on vähennettävä voimakkaasti, ja tällöin mitään päästötöntä energiantuotantomuotoa ei pidä sulkea pois, kun kantoja uusiin energiainvestointeihin tehdään. Tiedos-

sa on myös, että vanhaa sähköntuotantokapasiteettia poistuu lähivuosina ja vuosikymmeninä pois käytöstä useiden tuhansien megawattituntien verran.

Asiakirjassa todettiin, että ydinvoima on tärkeä energialähde tulevaisuudessakin, mutta sen ohella tarvitaan energiansäästöä ja päästöttömien ja uusiutuvien energialähteiden aktiivista hyödyntämistä. Uusiutuvien energialähteiden hyödyntämiseksi asiakirjassa esitetään vihreiden sertifikaattien käyttöönottamista sekä julkisia investointitukia ja vaaditaan uusiutuvien energialähteiden käytön tukemista myös kotitalouksilla.

Syksyllä 2009 puheenjohtaja Jutta Urpilainen käytti puheenvuoron (HS 25.10.2009), jossa hän kirjoitti mm: "Energiatehokkuuden ja -säästön huomattava lisääminen on ensisijainen keino (fossiilisista energialähteistä irrottautumiseksi). Sen ohella tarvitsemme vähäpäästöistä lisäenergiaa. Monipuolinen energiapaletti on edelleen paras lähtökohta Suomen energiaratkaisuille. Uutta energiaa on tuotettava uudella ydinvoimalla sinä ylimenokautena, jonka nykyistä parempien energiamuotojen kehittäminen kestää. Raskaan teollisuuden sähkönsaanti on varmistettava. Vähäpäästöisen ja kohtuuhintaisen energian saatavuus voidaan Suomessa turvata toistaiseksi vain ydinenergialla." Urpilaisen mukaan kolme uutta voimalaa olisivat kuitenkin karhunpalvelus energiatehokkuuden ja uusiutuvien energiamuotojen kehittämisen kannalta.

Energiatehokkuudessa tarvitaan lisätoimenpiteitä erityisesti päästökauppasektorin ulkopuolella, eli rakentamisessa, liikenteessä ja maataloudessa. Rakentamismääräyksiä on asteittain kiristettävä matalaenergiaratkaisujen edistämiseksi. Osin näin on myös tapahtumassa, esimerkiksi 2010 alusta voimaan tulleet rakennusmääräykset kiristivät energiatehokkuusnormeja 30 prosentilla. Vastaavankaltaisia toimia tarvitaan lisää myös liikenteessä ja maataloudessa.

SDP:n nykyiset energialinjaukset pitävät siis sisällään sekä energiatehokkuuden parantamista, maltillista ydinvoiman lisärakentamista sekä uusiutuvien tukemista. Tähtäimessä on oltava sähkönhankinnan omavaraisuuden lisääminen ja öljyriippuvuudesta irrottautuminen. Toistaiseksi perusvoiman tuotantoa ei voida laskea uusiutuvien energialähteiden varaan, ja toisaalta tuulivoima edellyttää esim. kantaverkkoyhtiö Fingridin mukaan säätövoiman lisäystä. Tuulivoiman lisäksi tarvitaankin erityisesti biomassojen parempaa hyödyntämistä ja jalostamista sekä vesivoimaa tehoja kasvattamalla. Vihreiden sertifikaattien ohjausjärjestelmä mahdollistaisi tehokkaan ja eri uusiutuvien lähteiden kesken tasapuolisen tukipolitiikan, jossa 28,5 %:n uusiutuvien osuus loppuenergian käytöstä (2020) voisi realistisesti toteutua.

On huomioitava, että energiatehokkuuden parantaminen merkitsee monesti yhteiskunnan sähköistymistä. Biopolttoaineiden valmistus ja sähköautojen mahdollinen yleistyminen yhdistettynä nykyisen sähköntuotantokapasiteetin vanhenemiseen luo selkeitä tarpeita uusille investoinneille. Myös aloitteessa 150 esitetty maa- ja ilmalämpöpumppujen laajamittainen käyttöönotto merkitsee sähköntarpeen selvää kasvua nykytilanteeseen nähden. Esimerkiksi öljykattilarakaisujen korvaaminen lämpöpumppuratkaisuilla lisää sähkönsäilytystä.

## Päätös

*Puoluekokous yhtyy aloitteen 150 esitykseen siitä, että kehitystä ohjataan edelleen kohti matalaenergiarakentamista ja olemassa olevan rakennuskannan osalta energiatehokkuutta parannetaan erityisesti julkisten rakennusten osalta. Tutkimus- ja kehitystoimintaa tarvitaan lisää.*

*Puoluekokous toteaa, että uusiutuvien energiamuotojen edistämiseksi tarvitaan nykyistä tehokkaampia ohjauskeinoja, kuten vihreiden sertifikaattien järjestelmä. Tämä tukisi paitsi tuulivoima-, myös muita uusiutuviin energialähteisiin perustuvia investointeja tasapuolisesti ja tehokkaasti.*

*Suomesta poistuu lähivuosina käytöstä useiden tuhansien megawattituntien verran vanhaa sähköntuotantokapasiteettia. Samalla energiankäytön tehokkuus paranee ja sähköntarve kasvaa. Teollisuuden ja liike-elämän menestymismahdollis-*

*suudet vaativat kohtuuhintaisen sähkön tuotantomahdollisuuksia. Siten myös uutta ydinvoimaa tarvitaan edelleen maltillisesti.*

## Liikennealoitteet

### 153. Raskaiden ajoneuvojen rengasmääräyksien muutosesitys

Jyväskylän Työväenyhdistys ry:n aloite

Suomessa maantieliikenteessä raskaissa ajoneuvoissa (yli 3,5 tonnia) rengasmääräykset sallivat ympärivuotisen ajon kulutuspinalla, jonka urasyvyys on vähimmillään 1,6 mm. Lisäksi tuo urasyvyys vaaditaan ainoastaan  $\frac{3}{4}$  renkaan kulutuspinan pinta-alasta,  $\frac{1}{4}$  voi siis olla täysin sileää. Myös taka-akselistolla käytettävien paripyörien sisemmät renkaat saavat olla täysin sileät. Sama asetus koskee myös yli 3,5 tonnia painavia perävaunuja.

On merkille pantavaa, että henkilö- ja pakettiautoissa vaaditaan talvikuukausina (joulu-, tammi- ja helmikuu) käytettäväksi renkaita, joiden kulutuspinan urasyvyyden tulee olla vähintään 3 mm.

Kulutuspinan lisäksi renkaan pito-ominaisuuksiin vaikuttaa mm. renkaan kumiseos ja kuviointi. Useimmat kuljetus- ja liikennöintiyritykset suosivat kovan kumiseoksen renkaita, joiden ominaisuuksiin kuuluu hyvä kulutuskestävyys, mutta myös heikko pito-ominaisuus verrattuna pehmeämmän kumiseoksen renkaisiin. Renkaiden kuvioinnissa suositaan vierintävastuksen vähenemisestä johtuen ainoastaan pitkittäisurilla varustettuja renkaita, joiden jarrutusmatkat ovat ns. palakuvioisia renkaita huomattavasti pidemmät.

Näiden ominaisuuksien tinkimisen yhteisvaikutuksella, lisättynä jatkuvasti heikkenevällä teiden kunnossapidolla ja alati kiristyvillä aikataulutuksilla, aiheutetaan tuhansien raskaan liikenteen ammattikuljettajien, sekä muiden tiellä liikkujien rajusti kasvava riski joutua onnettomuuksiin varsinkin talvikeleillä.

Liikenneturvallisuus ei voi olla ainoastaan kevyempien ajoneuvojen varassa, vaan raskaiden ajoneuvojen rengasmääräykset tulee saattaa vähintään tasavertaisiksi henkilö- ja pakettiautojen kanssa.

Jyväskylän Työväenyhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

tasavertaisuuden saavuttamiseksi ja liikenneturvallisuuden lisäämiseksi Suomessa asetettaisiin lailla yhtäläinen talvirengaspakko kaikkiin ajoneuvoihin.

## Puoluehallituksen lausunto

Aloitteessa esitetään yhtäläistä talvirengaspakkoa kaikkiin ajoneuvoihin.

Puolueella ei ole asiasta aiempia päätöksiä. Liikenne- ja viestintäministeriössä asia ei ole vireillä. Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnassa ei myöskään ole asiaa käsitelty virallisesti; on kuitenkin keskusteltu esimerkiksi siitä, että pinnoitettuja renkaita etuakselilla ei tulisi sallia. Ruotsissa raskaiden ajoneuvojen on käytettävä talvirenkaita, joiden urasyvyys on vähintään 5 millimetriä.

Ajoneuvohallintokeskus on teettänyt tutkimuksen raskaiden ajoneuvojen kunnan ja kuorman vaikutuksesta liikenneturvallisuuteen (Ajoneuvohallintokeskus: Tutkimuksia ja selvityksiä Nro 1/2009). Tutkimuksen mukaan raskaiden ajoneuvojen onnettomuuksissa teknisillä vioilla on suhteellisen pieni merkitys. Tekniset viat ovat kuitenkin osaltaan saattaneet olla vaikuttamassa onnettomuuden seurausten pahenemiseen. Merkittävimmät tekniset viat ovat tutkimuksen

mukaan jarruvikoja. Useat haastateltavat olivat puhuneet rengasongelmista, mutta onnettomuustutkinnoissa renkaat eivät nouse niin selvästi esille. Keliin sopimattomat renkaat voivat olla lailliset, eikä niihin sen vuoksi kiinnitetä huomiota teknisenä vikana.

Tutkimuksen toimenpide-ehdotuksissa esitetään, että raskaassa kalustossa tulisi vaatia kaikilta renkailta riittävää urasyvyyttä ja lisäksi nykyään edellytettävää 1,6 millimetrin urasyvyyttä tulisi kasvattaa ainakin 3 millimetriin. Tutkimuksen mukaan lisäksi esimerkiksi molempien paripyörien tulisi olla urasyvyydeltään riittäviä, eturenkaiden tulisi olla leveillä pääaurilla, syvemmällä kuviolla ja lamellirakenteella varustettuja sekä pinnoitettujen renkaiden käyttö etuakselilla tulisi kieltää.

## Päätös

*Puoluekokous yhtyy aloitteeseen ja painottaa erityisesti sitä, että myös raskaan liikenteen talvirenkaiden urasyvyyden tulee olla vähintään 3,0 millimetriä koko renkaan kulutuspinnulla. Pinnoitettujen renkaiden käyttö etuakselilla tulee kieltää.*

## 154. Joukkoliikenteen kehittäminen ja liikennepäästöt kuriin sekä sopusointuun luonnon kanssa

Salpausselän Sos.dem. Yhdistys ry:n jäsenen Pertti Heinon aloite

Ihmisen jokapäiväiset valinnat vaikuttavat ympäristöön, toiset enemmän ja toiset vähemmän. Ympäristön puolesta voi vaikuttaa esimerkiksi päättämällä, miten liikkuu, tekee ostoksia, rakentaa, harrastaa, ruokailee jne! Suositaan joukkoliikennettä se on tulevaisuutta paremmasta päästä pitkälle katsottuna.

Tarvitsemme puhtaan ympäristön, ihmisten velvollisuus on säilyttää luonto jälkipolville terveenä. Me voimme tehdä nykyistä enemmän ympäristön suojelemiseksi se on vaan pitkälle hyvästä tahdosta kiinni. Ihminen on osa luontoa ja elää vuorovaikutuksessa sen kanssa. Liikennepäästöt ovat kovasti kasvussa! Liikenteen aiheuttamat ilmastoasiat (saasteet, päästöt, melut tulee saada kuriin)ne tulee ottaa osaksi yhteiskuntasuunnittelua (kaavoitus, maankäyttö, liikennesuunnittelu) vakavasti huomioon! Joukkoliikenteen (linja-autot, raideliikenne) kasvua tulee enemmän tehostaa.

Joukkoliikenteen osalta ilmastomuutosta ei ole otettu vielä riittävän tosissaan. Tavoitteena tulee olla, että valtiovalta sitoutuu riittävän suurella panoksella joukkoliikenteen ilmastovaikutuksen hillitsemiseksi. Joukkoliikenteen matkaliput tulee saada kautta Suomen kohtuuhintaisiksi käyttäjille. Valtio, kunnat, liikennöitsijät yhdessä rakentamaan toimivaa paikallisliikennettä ja seutuliikennettä Myös kehittelyn, suunnittelun piiriin kuuluvat toimivat kevyenliikenteen verkostot.

Salpausselän Sos.dem. Yhdistys ry:n jäsen Pertti Heino esittää puoluekokoukselle, että

valtiovaltan, kuntien tulee hyvin valmistautua EU:n palvelusopimukseen ja uuden henkilöliikennelain aiheuttamiin muutoksiin sekä haasteisiin. Luontoa et voi ohittaa!

## 155. Joukkoliikennetukea lisättävä

Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite

Hyvinvointiyhteiskunnan perustana tulee olla kaikki yhtäläiset julkisesti rahoitetut palvelut. Julkinen palvelutuotanto ei kuitenkaan saa perustua sille ajatukselle, että se polkee yksityisen sektorin työehtoja.

Joukkoliikennepalvelut ovat keskeinen osa sellaisia hyvinvointipalveluita, joilla voidaan taata ihmiselle tasapuoliset olosuhteet maan eri osissa. Nyt joukkoliikenteen osuus liikenteestä on laskussa. Joukkoliikenteen osuus tulee nosta nykyisestä 12 %:sta EU:n tavoitteiden mukaiseen 16 %:n. Kyseinen EU:n tavoite jää Suomella saavuttamatta valtiovallan valitsemalla joukkoliikennepolitiikalla, ellei toteuteta riittäviä satsauksia joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin.

Kansalaisten kannalta tasapuolisten joukkoliikenneyhteyksien perusedellytyksenä on säilytettävä joukkoliikenteen osto- ja lipputukijärjestelmä sekä osoitettava tähän riittävät määrärahat, jotta Suomen joukkoliikenteen vähintäänkin EU:n tasoinen osuus voidaan taata.

Auto- ja kuljetusalan Sos-Dem. Yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous evästää sosialidemokraattisia päättäjiä ja asioiden valmistelijoita kaikilla tahoilla toimimaan osto- ja lipputukijärjestelmän säilyttämiseksi, sekä riittävien määrärahojen osoittamiseksi tähän, jotta joukkoliikenteen osuus saadaan vähintään EU:n edellyttämälle tasolle

### **Puoluehallituksen lausunto aloitteista 154-155**

Aloitteessa 154 esitetään, että "valtiovallan, kuntien tulee hyvin valmistautua EU:n palvelusopimukseen ja uuden henkilöliikennelain aiheuttamiin muutoksiin sekä haasteisiin." Aloitteen perusteluosassa viitataan joukkoliikenteen tukemiseen ja joukkoliikenteen matkalippujen hintojen kohtuullistamisen tarpeeseen. Aloitteen mukaan toimivan paikallis- ja seutuliikenteen edellytys on toimiva valtion, kuntien ja liikennöitsijöiden yhteistyö.

Aloitteessa 155 esitetään, että puoluekokous evästäisi sosialidemokraattisia päättäjiä toimimaan siten, että osto- ja lipputukijärjestelmä säilytetään ja määrärahoja tässä yhteydessä lisätään siten, että joukkoliikenteen liikennemuoto-osuus saadaan nousemaan EU:n tavoitteen mukaiseen 16 prosenttiin nykyisestä 12 prosentista.

Henkilöliikennelain (luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annettu laki) kokonaisuudistus on käynnissä, ja se on käynnistetty erityisesti EU-lainsäädännön (erityisesti nk. palvelusopimusasetus, voimaan 3.12.2009) implementoimiseksi Suomen lainsäädäntöön. Palvelusopimusasetuksessa säädetään toimenpiteistä ja menettelytavoista, joita toimivaltaisten viranomaisten on sovellettava turvatessaan kansalaisille riittävät, laadukkaat ja varmat julkisen henkilöliikenteen palvelut.

Henkilöliikennelain kokonaisuuteen kuuluvat mm. jo uudistettu taksilaki sekä 3.12.2009 voimaan tullut joukkoliikennelaki. Henkilöliikennelainsäädäntö määrittelee monin tavoin joukkoliikenteen kattavuuteen, tukeen, kilpailutukseen ja näin ollen markkinaosuuteen vaikuttavia tekijöitä ja yksityiskohtia. Kuten aloitteessa todetaan, erityisesti palveluvelvoitteiden täyttöä tukeva lipputukijärjestelmä kuuluu näistä tekijöistä keskeisimpiin. Uudistusten onnistumista on seurattava tarkasti, ja tarvittaessa tehtävä lainsäädäntöön edelleen joukkoliikenteen suosiota kasvattavia korjaustoimenpiteitä.

SDP:n ollessa hallituksessa teimme esityksen suurten kaupunkien joukkoliikennetuesta, joka voisi omalta osaltaan vahvistaa joukkoliikenteen käyttöä. Totesimme tuolloin, että tuen suuruuden tulisi valtion puolelta olla vähintään 20 miljoonaa euroa, jotta se olisi myös vaikuttavaa. Nykyhallituksen tuki suurten kaupunkien joukkoliikenteeseen ei ole ollut riittävä ja siksi myös myönteiset vaikutukset ovat jääneet vähäisiksi.

Puoluekokous pitää aloitteita tärkeinä ja yhtyy niiden tavoitteisiin lisätä joukkoliikenteen tukea. Myös SDP:n vaihtoehtobudjetissa esitettiin syksyllä 2009 joukkoliikennetuen lisäämistä nykyisestä 5 miljoonasta eurosta 20 miljoonaan euroon vuositasolla. Samoin vaihtoehtobudjetissa

esitettiin perusväylänpitoon 80 miljoonaa lisäeuroa, mikä myös tukisi merkittävästi raideliikenteen kasvupotentiaalia Suomessa.

## Päätös

*Puoluekokous yhtyy aloitteiden tavoitteeseen lisätä joukkoliikenteen tukea. Perusväylänpitoon raideyhteyksien tukemiseksi tarvitaan lisärahoitusta. Tämän lisäksi henkilöliikenne- ja joukkoliikennelakien toimimista on jatkuvasti arvioitava siltä kannalta, kasvaako joukkoliikenteen liikennematkaisuus riittävästi ja ovatko palvelut riittävän kattavasti turvatut. Erityisesti on kiinnitettävä huomiota lipputukijärjestelmän tehoon joukkoliikenteen liikennemuoto-osuuden kasvattamisessa suurilla kaupunkiseuduilla.*

*Toimiva yhdyskuntarakenne on asumisen, toimitilasijoittelun ja liikenteen järjestämisen kokonaisuus. Puoluekokous edellyttää, että nykyistä tiiviimpää ja ilmastoystävällisempää yhdyskuntarakennetta edistetään kaikilla päätöksentekotasolla ja kiinnitetään erityistä huomiota tehokkaiden joukkoliikenneyhteyksien järjestämiseen työssäkäyntialueilla.*

### **156. Raskaan liikenteen valvontayksikkö perustettava sekä viranomaisyhteistyötä tehostettava harmaan talouden kitkemiseksi**

Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite

Ajo- ja lepoaika-asetuksen valvontaa tulee tehostaa ja kehittää lisäämällä viranomaisten resursseja. Erityisesti tien päällä tapahtuvaa valvontaa tulee lisätä.

Suomessa maanteillä suoritettava ammattimaisen liikenteen valvonta on riittämätöntä. Valvonnan puutetta käytetään hyväksi tekemällä työtä harmaan talouden piirissä. Keskeisinä ongelmina ovat valvontaan suunnatut riittämättömät resurssit liikkuvan poliisin ja työsuojeluviranomaisten osalta. Tällä hetkellä valvonnan tehokkuus kärsii myös puutteista viranomaisten ammattitaidossa, eikä ammattimaisen tieliikenteen valvonta ole viranomaisten painopistelista kovinkaan korkealla.

Tarvitaan tehokkaita toimia harmaan talouden kitkemiseksi kuljetusalalta. Tällä hetkellä on mahdollista, että konkurssin tai jopa useamman tehnyt ja palkat, verot sekä muut yhteiskunnalliset velvoitteensa hoitamatta jättänyt yrittäjä voi jatkaa toimintaansa kuin mitään ei olisi tapahtunut.

Harmaata taloutta on yritetty suitsia vuonna 2007 voimaan tulleella tilaajavastuulaililla. Se ei näytä kuitenkaan estävän niitä, jotka on siirtäneet toimintansa harmaalle alueelle. Lainsäätäjän on tukittava mahdolliset porsaanreiät.

Eri viranomaisten hyvää yhteistyötä konkurssi- ja muiden rikosepäilyjen selvittämisessä on tehostettava. Tehokas viranomaisyhteistyö on keino, jolla hämäläyrittäjät saadaan pois alalta.

Auto- ja kuljetusalan Sos.-Dem. Yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous evästää sosialidemokraattisia päättäjiä ja asioiden valmistelijoita kaikilla tahoilla toimimaan siten, että valtio perustaa ammattimaisen liikenteen tienpäällä tapahtuvaan valvontaan erikoistuneen, poliisin valtuutuksilla toimivan valvontayksikön sekä tehostaa eri viranomaisten yhteistyötä harmaan talouden kitkemiseksi kuljetusalalta.

## Puoluehallituksen lausunto

Aloitteessa on esitetty raskaan liikenteen valvontayksikön perustamista ja viranomaisyhteistyön lisäämistä harmaan talouden kitkemiseksi kuljetusalalla.

Raskaan liikenteen valvontayksikön perustaminen on ollut pitkään esillä. Vuoden 2005 puoluekokouksessa Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n teki vastaavan aloitteen. Silloin puoluekokouksen kanta asiaan oli myönteinen.

Liikenneturvallisuutta on edistettävä monella eri tavalla. Lainsäädännön kehittäminen ja valvonnan lisääminen ovat osa kokonaisuutta, jonka avulla kuolemia tulisi vähentää liikenteessä. Kuten aloitteessa todetaan, raskaan liikenteen valvonta on tällä hetkellä puutteellista. Ammatilliliikenteen valvonnan kehittämiseksi onkin sosialidemokraattien mielestä perustettava erillinen valvontayksikkö, joka toimisi osana liikkuvaa poliisia. Uuden valvontayksikön perustaminen ei vaadi välttämättä suuria resursseja, koska asiansa osaava ja alan toimijat tunteva henkilökunta osaa keskittyä olennaiseen ja toimii tehokkaasti.

Liikenneturvallisuuden lisäksi raskaan liikenteen tehokkaampi valvonta parantaisi alalla työskentelevien työolosuhteita ja reilun yrittämisen edellytyksiä.

Viranomaisten yhteistyötä liikenneturvallisuuden ja kuljetusalan kehittämiseksi on parannettu viime vuosina mm. valtioneuvoston poikkihallinnollisen liikenneturvallisuusohjelman ja logistiikkastrategian myötä. Lisäksi lainsäädäntöön on lisätty ns. tilaajavastuu, josta aloitteessakin mainitaan. Harmaa talous on kuitenkin edelleen ongelma niin kuljetusalalla kuin muillakin elinkeinoelämän aloilla. Sosialidemokraattien mielestä harmaan talouden kitkemistä tulisikin tehostaa mm. rangaistuksia koventamalla, tiivistämällä yhteistyötä eri toimijoiden kesken ja viranomaisresursseja lisäämällä.

## Päätös

*Puoluekokous kannattaa raskaan liikenteen valvontayksikön perustamista.*

*Puoluekokous tukee harmaan talouden kitkemisen tehostamista kuljetusalalla.*

## 157. Tieverkon rapautuminen estettävä

Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite

Liikenneinfrastruktuuri on yksi julkisten palveluiden keskeinen tekijä, sillä tieverkko on Suomen tavara- ja henkilöliikenteen runko ja täten tasapuolisten hyvinvointipalveluiden yksi perusedellytys. Tuotannon ja palveluiden kasvu, alueellisen tasapainoisen kehityksen turvaaminen, yhdyskuntarakenteen muutokset ja liikenneturvallisuus edellyttävät tieverkoston kehittämistä.

Teiden kunnossapitoon ja peruseräparannukseen suunnatut määrärahat ovat viime vuosien aikana olleet riittämättömät. Vuotuinen vaje on vähintään 15 %:n luokkaa ja euromääräisenä vähintään 100 miljoonaa euroa.

Auto- ja kuljetusalan Sos.-Dem. Yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous evästää sosialidemokraattisia päättäjiä ja asioiden valmistelijoita kaikilla tahoilla toimimaan siten, että teiden kunnossapitoon ja peruseräparannukseen suunnattuja määrärahoja pyritään määrätietoisesti kasvattamaan vähintään 15 % vuositasolla, jotta nykyinen tieverkko ei rapautuisi.

## Puoluehallituksen lausunto

Aloitteissa on esitetty määrärahojen lisäämistä tieverkon kunnostamiseen ja perusparantamiseen.

Liikenneinfrastruktuuri on kansallisomaisuuttamme, josta meidän tulee pitää huolta. Mikäli annamme teidemme ja ratojemme rapistua, vaikuttaa se negatiivisesti ihmisten hyvinvointiin, turvallisuuteen ja päivittäiseen kulkemiseen. On myös alueellisen tasa-arvon kannalta tärkeää, että liikenteen infrastruktuuria ja liikennepalveluja kehitetään koko maassa ja taataan alueellisesti kattavat liikenneverkot.

Liikenneväylien ylläpitoon, hoitoon ja kehittämiseen on suunnattu pitkään liian vähän määrärahoja. Tieverkoston kunnosta, ylläpidosta ja hoidosta on huolehdittava nykyistä paremmin kaikkialla Suomessa. Perustienpidon taso on säilytettävä turvallisen liikkuamisen takaavalla tasolla. Tällä hetkellä on uhkana, että osa verkosta jää hoitamatta tai sysätään yksittäisten ihmisten tai kuntien vastuulle. Perusväylänpidon rahoitusta tuleekin nostaa. Vastuu yleisestä tieverkosta kuuluu valtiolle.

Perusväylänpidon rahoituksen tuntuva nostaminen mahdollistaisi nykyistä paremmin erilaisten alueellisesti tärkeiden liikennehankkeiden toteuttamisen. Tällaisia hankkeita ovat esimerkiksi satamiin ja terminaaleihin johtavat yhteydet, liikenneturvallisuuden kannalta tärkeät hankkeet ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten kannalta tärkeät hankkeet.

Valtiovallan liikenneinvestointeja koskevat ratkaisut perustuvat kuluvalle vaalikaudella liikennepoliittiseen selontekoon. Selonteon käsittelyn yhteydessä SDP on pyrkinyt vaikuttamaan liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja riittävään rahoitustasoon.

## Päätös

*Puoluekokous kannattaa liikenneväylien ylläpidon, hoidon ja kehittämisen määrärahojen tuntuva nostoa nykytasosta.*

### 158. Ammattimaisen liikenteen seuraamusjärjestelmän tehostaminen

Auto- ja Kuljetusalan Sos.-Dem.Yhdistys ry:n aloite

Ajo- ja lepoaikojen ja ylikuormien rangaistukset on saatava riittävän korkealle tasolle, jotta rangaistukset ohjaavat kuljetusalan yrityksiä noudattamaan olemassa olevia sopimuksia ja lakeja. Lisäksi kuormansidontasäädösten rikkomuksista satamien rahtiliikenteen tullisinetöityjen yksiköiden osalta on Auto- ja kuljetusalan sos.dem. yhdistyksen näkemyksen mukaan rangaistusseuraamusten kohdentumisen osalta saatava muutos ja ne tulee kohdentaa kuljetusliikkeisiin tai kuljetuksenantajiin.

Auto- ja kuljetusalan Sos-Dem. Yhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

puoluekokous evästää sosialidemokraattisia päättäjiä ja asioiden valmistelijoita kaikilla tahoilla toimimaan siten, että ajon keskeyttämistä ajo- ja lepoaikojen rikkomusten seuraamuksena lisätään ja rangaistusseuraamukset kuormansidontasäädösten rikkomuksista satamien rahtiliikenteen tullisinetöityjen yksiköiden osalta kohdennetaan kuljetusliikkeisiin tai kuljetuksenantajiin.

## Puoluehallituksen lausunto

Aloitteissa on esitetty liikenteen seuraamusjärjestelmän tehostamista.

Suomen maantieteelliset erityispiirteet, pitkät yhteydet ja harva asutus puoltavat kuljetusmarkkinoiden sääntelyä. Kuten aloitteessa todetaan, maantiekuljetuksiin liittyy tällä hetkellä useita ongelmia, jotka koskevat muun muassa ajo- ja lepoaikoja sekä painorajoituksia. Kiinnijäämisen mahdollisuus on tällä hetkellä pieni, ja toisaalta rikkomuksien seuraamukset ovat vähäisiä taloudelliseen hyötyyn verrattuna.

Ammattiliikenteen valvonnan kehittämiseksi on sosialidemokraattien mielestä perustettava erillinen valvontayksikkö, joka toimisi osana liikkuvaa poliisia. Ajo- ja lepoaikojen sekä painorajoitusten rikkomisesta tulee jatkossa langettaa tuntuvammat sanktiot niille tahoille, jotka lakien rikkomisesta eniten hyötyvät kuten kuljetusyrittäjille ja kuljetuksenantajille. Muun muassa ajonkeskeytystä tulee käyttää useammin.

## Päätös

*Puoluekokous kannattaa tuntuvampia sanktiota ajo- ja lepoaikoja, painorajoituksia sekä kuormasidontasäännöksiä rikkoneille kuljetusyrittäjille ja kuljetuksenantajille. Edelleen puoluekokous katsoo, että ammattiautoilijoiden osalta ajokieltojärjestelmä tulisi uudistaa pisteytysjärjestelmänä.*

### 159. Lisää kapasiteettia pääradalle

Järvenpään Työväenyhdistys ry:n aloite

Päärata ruuhkaantuu Keravalta pohjoiseen niin aamuin kuin illoin. Riihimäeltä ja Järvenpäästä aamulla lähtevien paikallisjunien aikataulut on sovitettu enemmänkin kaukojunien sujuvan etenemisen kuin alueen asukkaiden tarpeiden mukaan. Pääradan ongelmia on lievittänyt Lahden oikoradan saaminen liikenteeseen.

Keravan ja Riihimäen välillä on junaliikenteen pullonkaula, joka on pikaisesti poistettava. Tämä ongelma on ratkaistava, jos haluamme turvata tasapuoliset edellytykset niin Pendolino, Intercity-, kaukojuna- ja paikallisjunaliikenteelle.

Järvenpään Työväenyhdistys ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP ajaa päättäväisesti investointeja, jotka parantavat olennaisesti raideliikennekapasiteettia Kerava - Riihimäki välillä.

### 160. Suomi raiteille

Keski-Espoon Sosialidemokraatit ry:n aloite

Ilmastonmuutoksen hillitsemiseksi, ympäristön viihtyisyyden edistämiseksi ja autoistumisen hillitsemiseksi pitää joukkoliikennettä kehittää aiempaa voimakkaammin. Varsinkin raideliikennettä tulisi lisätä merkittävästi koko Suomessa, mutta erityisesti siellä, missä joukkoliikenteen investoinnit ovat perustelluimpia eli siellä, missä asuu paljon ihmisiä ja näin on merkittävästi mahdollisuus lisätä joukkoliikenteen käyttöä.

Helsingin seudulla ja varsinkin pääkaupunkiseudun kunnissa on suunnitteilla useita tärkeitä ratahankkeita, joilla on valtakunnallisesti merkittävää vaikutusta toimivan joukkoliikennejärjestelmän syntymisessä. Esimerkiksi pisara-rata ja raideyhteys lentoasemalle vaikuttavat koko maan junaliikenteen toimivuuteen. Raideyhteys Espoosta Lohjalle ja siitä edelleen Turkuun nopeuttaisi poikittaisia yhteyksiä maassamme ja loisi edellytyksiä suunnitella asumista hyvien liikenneyhteyksien äärelle myös tuolla alueella, joka kasvaa nyt lähes täysin yksityisautoilun varassa.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kannalta on tärkeää saada metrorata rakennettua nopeasti Kivenlahteen ja Sipoon suuntaan. Myös radan jatkaminen Kaukalahdesta Kivenlahteen olisi toteutettava, kun se on vielä nyt hyvin mahdollista sekä kehämäinen pikarai-tiotieyhteys on välttämätön, jotta liikenne sujuisi.

Keski-Espoon Sosialidemokraatit ry esittää puoluekokoukselle, että

SDP ottaa poliittiseksi tavoitteekseen rakentaa lähivuosina merkittävästi lisää raideyhteyksiä. Pääkaupunkiseudun keskeisiä raidehankkeita on edistettävä ja SDP:n tulee toimia sen eteen, että valtio osallistuu näiden hankkeiden rahoittamiseen. Suomi on saatava kulkemaan raiteilla ja tämä työ pitää aloittaa etelästä eli Helsingin seudulta sekä Turun seutukunnissa (selvitys asiasta on tehty ja olemassa).

### **Puoluehallituksen lausunto aloitteista 159-160**

Aloitteessa 159 esitetään SDP:n lähivuosien tavoitteeksi, että raideyhteyksiä merkittävästi lisätään ja pääradan kapasiteettia vahvistetaan. Aloitteessa 160 todetaan osuvasti, että raideliikenteen kehittäminen on keskeinen osa liikenteen CO-päästöjen vähentämistä ja ilmastoystävällisemmän Suomen rakentamista.

Pääradan merkitys raideliikenteelle on keskeinen. Sitä käyttää paikallisjunaliikenne, kaukojunaliikenne ja tavaraliikenne. Pääradan kapasiteetti on täysin käytössä ja raideliikenteen kehittäminen on vaikeaa, koska lisää junia ei raiteille juuri mahdu. Täysi kapasiteetti heikentää olennaisesti liikenteen sujuvuutta.

Kuten aloitteessa 159 esitetään, pääradan suurimmat kapasiteettiongelmat ovat juuri Riihimäen ja Keravan välillä. Lisäkapasiteetille olisi tarvetta lisäksi ainakin pohjoisempana Tampereen ja Toijalan välillä.

Raideliikennettä ei ole pystytty viime vuosina kehittämään halutulla tavalla niukkojen määrärahojen vuoksi. Valtioneuvosto on käynnistänyt Seinäjoki-Oulu välisen rataosuuden peruskorjauksen vuonna 2007, mutta muita pääradan kapasiteettia parantavia hankkeita ei ole käynnissä. Etelä-Suomen ratakapasiteettia vahvistanut Lahden oikorata on tuorein merkittävämpi junaliikenteen kehittämishanke. Oikorata rakennettiin ja otettiin käyttöön sosialidemokraattien hallitusvastuun aikana 2003 – 2006.

Pääkaupunkiseudun keskeisiä raidehankkeita on edistettävä ja SDP:n on toimittava siten, että valtio osallistuu näiden hankkeiden rahoittamiseen ja edistämiseen. Esimerkiksi Pisara-rata ja raideyhteys lentoasemalle vaikuttavat merkittävästi valtakunnallisten pääliikenneyhteyksien toimivuuteen. Myös raideyhteydet Espoosta Lohjalle ja siitä eteenpäin Turkuun sekä metron laajentaminen länteen ja itään vaativat jatkuvaa valtion vahvaa panosta.

SDP on esittänyt vaihtoehtobudjetissaan syksyllä 2009 perusväylänpidon määrärahojen lisäämistä 80 miljoonalla eurolla vuositasolla nykytasostaan. Tämä linjaus on tärkeä tavoite Suomen saattamisessa vahvemmin raiteille.

### **Päätös**

*Puoluekokous yhtyy aloitteiden esityksiin, joiden mukaan raideliikenteen kehittäminen on keskeinen osa nykyistä kunnianhimoisempaa ilmastopolitiikkaa koko Suomessa, raideliikenteen kehittäminen vaatii lisäyksiä määrärahoihin ja tavoitteena tulee erityisesti olla pääradan liikenteen parempi sujuminen ja ruuhkaisuuden purkamisen. Puoluekokous katsoo, että valtakunnallisesti tärkeän Seinäjoki-Oulu -radan perusparannukseen on varattava Liikenneviraston esittämä riittävä vuosittainen määräraha.*

*Pääkaupunkiseudun suuret ratahankkeet kuten Pisara-rata ja raideyhteys lentoasemalle ovat tärkeitä paitsi pääkaupunkiseudun, myös valtakunnallisten liikenneyhteysien parantamisen kannalta ja edellyttävät valtiovallan aktiivista tukea ja myötävaikutusta. Myös muita ratahankkeita kuten maan poikittaisyhteyksiä ja metroverkon pikaista rakentamista sekä länteen että itään päin on edistettävä pitkäjänteisesti. Raideliikenneratkaisujen ohella tulee kehittää linja-autoliikennettä osana tehokasta joukkoliikennettä, mm. lisäämällä bussikaistoja, valoetuisuuksia ja järjeistämällä reittijärjestelyjä. Lähiraideliikenteen kehittämistä tuetaan ja siitä tehdään toimiva osa suurimpien kaupunkiseutujen joukkoliikennejärjestelmää.*