

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2017—2020

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2017—2020 (VNS 3/2016 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 13.5.2016.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Mirja Noukka, Liikennevirasto
- talousjohtaja Kristiina Tikkala, Liikennevirasto
- tieliikennejohtaja Marko Sillanpää, Liikenteen turvallisuusvirasto
- apulaisjohtaja Riitta-Liisa Vuorela, Viestintävirasto
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Nina Raitanen, Suomen Tieyhdistys

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Valiokunta toteaa, että liikenne- ja viestintäministeriön toimialan määrärahat ovat taloustilanne huomioon ottaen hyvät.

Väylänpito

Perusväylänpito. Selonteon mukaan priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia. Valiokunta pitää hyvänä, että kehittämishankkeista on siirretty perusväylänpitoon yhteensä 104 miljoonaa euroa vuonna 2017, 140 miljoonaa euroa vuonna 2018, 90 miljoonaa euroa vuonna 2019 ja 90 miljoonaa euroa vuonna 2020.

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2016 vp

Korjausvelka. Valiokunta pitää hyvänä, että valtion väylästäön korjausvelan kasvun pysäyttäminen priorisoidaan. Selonteon mukaan korjausvelan pysäyttämiseen osoitettua määrärahaa on yhteensä 964 miljoonaa euroa vuosille 2017—2020. Myös jatkossa tulee olla tavoitteena korjausvelan hallittu vähentäminen.

Yksityistiet. Selonteon mukaan yksityistieavustuksiin kohdennetaan uutta korjausvelkarahoitusta vuosittain 10 miljoonaa euroa vuosille 2017—2020. Valiokunta toteaa, että määräraha on talous-tilanteesta johtuen tarpeeseen nähden pieni.

Uudet hankkeet. Jo päätettyjen liikenneverkon investointien toteuttamisen lisäksi kehyskaudella käynnistetään uusia hankkeita 764 miljoonalla eurolla. Uudet hankkeet rahoitetaan suurelta osin aiemmin hankemomentilla olleella varauksella. Näin varoja voidaan ohjata myös vielä nimeämättömiin hankkeisiin.

Joukkoliikenne. Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että joukkoliikennemäärärahoja ei karsita vaan ne säilyvät nykyisellä tasolla.

Vaihtoehtoisia hallinnointi- ja rahoitusmalleja

Valiokunta ei tässä vaiheessa ota kantaa eri vaihtoehtoihin vaan toteaa tyytyväisyydellä, että tarkoituksena on selvittää erilaisia vaihtoehtoja rahoituksen ja hallinnon järjestämiseen vakaalta pohjalta, joka mahdollistaa pitkäjänteisen väylänpidon suunnittelun. Valiokunnassa kannetaan huolta siitä, että ehdotettujen vaihtoehtojen pitää tukea pitkäjänteistä strategiseen suunnitteluun pohjautuvaa toteuttamista.

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 12.5.2016

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Ari Jalonen ps
varapuheenjohtaja Mikko Alatalo kesk
jäsen Jyrki Kasvi vihr
jäsen Jukka Kopra kok
jäsen Susanna Koski kok
jäsen Suna Kymäläinen sd
jäsen Eeva-Maria Maijala kesk
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Markku Pakkanen kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2016 vp

jäsen Jari Ronkainen ps
jäsen Katja Taimela sd
jäsen Ari Torniainen kesk

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2016 vp
Eriävä mielipide

ERIÄVÄ MIELIPIIDE

Perustelut

Huolimatta korjausvelan vähentämisestä hallitus leikkaa liikenteestä kokonaisuutena, kun korjausvelan panostukset rahoitetaan suurin osin väyläverkon uudishankkeista. Hallitus on ilmoittanut uusien väylähankkeiden aloittamisen arvon jäävän alle puoleen verrattuna edellisiin hallituksiin. Tarpeelliset uudishankkeet tulevat kehyskaudella kasaantumaan seuraavien hallitusten niskaan, ja voidaan puhua kansankielellä peiton jatkamisesta toista päätä purkamalla.

Hallitus ilmoitti neljästä uudesta väylähankkeesta vaalikaudella sekä panostuksista Raide-Jokerin ja Tampereen pikaraitiotien joukkoliikennehankkeisiin. Jokainen näistä hankkeista on hyvä, tarpeellinen ja kannatettava, mutta moni samat kriteerit täyttävä hanke eri puolilla Suomea jatkaa investointipäätöksen odottamista. Hallituksen ongelmaksi muodostuukin, ettei julkisen talouden suunnitelmaan (JTS) ole jäänyt enää juurikaan vapaata varausta uusille hankkeille.

Hallituksen toivo väylähankerahoituksesta lepää uusien rahoitusmallien löytyvän varassa. Ministeri Berner esitti huhtikuussa selvitettäväksi valtio-omisteisen väyläyhtiön perustamisen, johon siirrettäisiin koko valtion tie-, rautatie- ja vesiväyläomaisuus, arviolta noin 20 miljardin arvosta, ja joka vastaisi markkinaehtoisesti väyläverkoston ylläpidosta ja investoinneista valtiontalouden kehysten ulkopuolella. Yhtiöittäminen tässä mittakaavassa on ennennäkemätöntä. Mielestämme eduskunnan demokratiaan perustuvan budjettivallan liikennesektorilla tulee säilyä.

Digitaalisatiiokehityksen varjolla hallitus ajaa ideologista markkinapoliitiikkaa eri liikennejärjestelmien alalla, mikä perustuu uskoon markkinoiden vapaan kilpailun paremmuudesta. Viimeisimpänä osoituksena tästä on liikennekaarilainsäädäntöhanke, jossa vapauttamalla lupia ja poistamalla pätevyysvaatimuksia uskotaan saavutettavan kestäväällä tavalla tehokkaampia liikennejärjestelmiä. Viranomaisten mahdollisuuksia vaikuttaa tarvittaessa markkinoihin supistetaan sekä jätetään tilaa markkinahäiriköille. Kansalaisilla oletetaan olevan mahdollisuus äänestää jaloillaan kotimaan joka nurkalla. Tuottavan liiketoiminnan katsotaan kuuluvan markkinaehtoiseksi, kun kannattamaton mielletään julkisesti hankittavaksi. Mielestämme yhteiskunnalla ei ole varaa tähän voitonjakoon, eri liikennejärjestelmien palvelutaso lähes poikkeuksetta luottaa jonkinlaiseen sisäiseen subventointiin. Sallimalla puhdas voitontavoittelu ilman velvollisuuksia syntyy liikennejärjestelmiin rahoitustarve, jonka maksumiehiksi jäävät tavalla tai toisella kansalaiset. Pirstaloituneessa ja nopeasti muuttuvassa toimijakentässä jää epäselväksi, kuka kantaa vastuun liikenne- ja tietojärjestelmien pitkäjänteisestä kehityksestä sekä panostuksista uuteen teknologiaan.

Digitalisaatio on omalta osaltaan muuttanut myös median ansaintamalleja, ulkomaiset verkkopalvelujätit syövät mainostuloja kotimaisilta toimijoilta. Hallituksen lääke media-alan ongelmiin tuntuu edelleen olevan kansallisen yleisradioyhtiön kurjistaminen ajassa, jossa kansalaiset tarvitsevat nopean tiedonvälityksen vuoksi monipuolista, riippumatonta kotimaista mediakenttää.

Hallituksen esitykseen julkisen talouden suunnitelmasta sisältyy edelleen hallituksen yksipuolinen päätös Yleisradion rahoituksen jäädyttämisestä vastoin aikaisemmin sovittua parlamentaaris-

Valiokunnan lausunto LiVL 8/2016 vp
Eriävä mielipide 1

ta päätöksentekoa. Myös hallituksen itsensä asettama parlamentaarisen työryhmän työ Yleisradion asemasta ja rahoituksesta on vielä kesken.

Toteamme, että hallituksen olisi hyvä kunnioittaa parlamentarismia ja pidättäytyä päätöksenteosta työryhmän työskentelyn aikana. Yleisradion itsenäinen, riippumaton asema on turvattava.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 12.5.2016

Katja Taimela sd
Jyrki Kasvi vihr
Suna Kymäläinen sd