

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 14/2012 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talous- arvioksi vuodelle 2013

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 21 päivänä syyskuuta 2012 lähettänyt hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2013 (HE 95/2012 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan.

Eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentin nojalla liikenne- ja viestintävaliokunta on päättänyt antaa toimialaansa koskevan lausunnon talousarvioesityksestä valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- budjettineuvos Juha Majanen, valtiovarainministeriö
- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- apulaisjohtaja Riitta-Liisa Vuorela, Viestintävirasto
- johtaja Juhani Damski, Ilmatieteen laitos
- pääjohtaja Juhani Tervala, Liikennevirasto
- osastonjohtaja Juhani Nikula, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- johtaja Matti Vehviläinen, Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

- toimitusjohtaja Tero Vauraste, Arctia Shipping Oy
- johtaja Jouni Karjalainen, Destia Oy
- talousjohtaja Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Oyj
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- julkaisujohtaja Ismo Silvo, Yleisradio
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- lakiasioiden päällikkö Marko Lahtinen, FiCom
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys
- tutkimus- ja kehittämisjohtaja Jyrki Kasvi, Tietoyhteiskunnan kehittämisskeskus TIEKE ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- saaristoasiain neuvottelukunta
- Pohjois-Savon elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Helsingin seudun liikenne HSL
- Proxion Train Oy
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Suomen Paikallisliikenneliitto
- Infra ry
- Suomen Varustamot ry.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtion talousarvioesitystä 2013 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta. Valiokunta keskittyy lausunnossaan lähinnä perusväylänpidon rahoitukseen, kuljetusten ja logistiikan kustannusten merkitykseen Suomen kilpailukyvyn kannalta sekä joukkoliikenteen rahoitukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnon-alalle esitetään määrärahana yhteensä 2 953 miljoonaa euroa vuodelle 2013. Valiokunta toteaa, että talousarvioesityksen yksityiskohtiin vaikuttaa kautta linjan nykyisen taloustilanteen pakottamat säästötoimenpiteet, jotka vaikuttavat välttämättä kaikkien hallinnonalojen rahoitukseen. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan rahoitusta on pidettävä tasoltaan kokonaisuuden näkökulmasta hyväksyttävänä, erityisesti kun sitä verrataan monella muulla hallinnon-alalla toteutettavien säästöjen määrään. Valiokunta korostaa, että liikennesektorilla on huomattava merkitys koko elinkeinoelämän toimivuudelle ja kilpailukyvyllä sekä ihmisten arkiliikkumiselle, mikä tulee ottaa huomioon liikenteen rahoitustason määräytymisessä.

Perusväylänpito

Esityksessä liikenneverkolle on varattu 1 693 miljoonaa euroa, josta perusväylänpitoon esitetään 935,2 miljoonaa euroa. Perusväylänpidon määrärahasta rahoitetaan mm. olemassa olevan liikenneverkon kunnossapito, pienehköt investoinnit, liikenteen hallinta, liikenteen suunnittelu ja väylänpidon omaisuushallinta.

Perusväylänpidossa kunnossapitomenoihin esitetään 593 miljoonaa euroa, mikä on pari miljoonaa euroa kuluva vuotta enemmän. Tästä liikenteen ylläpitomenoihin arvioidaan käytettävän 200 miljoonaa euroa. Liikenteen hallintameno taas olisivat 129 miljoonaa euroa, josta 79 miljoonaa euroa käytettäisiin väylien informaatio- ja ohjauspalveluihin. Korvausinvestointeihin arvioidaan käytettävän 147 miljoonaa eu-

roa, mistä rataverkon korvausinvestointeihin osoitettaisiin 75 miljoonaa euroa.

Valiokunta pitää erittäin kannatettavana tie-, rata- ja vesiliikenteen ohjausjärjestelmien uusimista vuosina 2013—2018 osana perusväylänpitoa. Ohjausjärjestelmien uusimisella voidaan parantaa mm. junaliikenteen täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta, mikä on erittäin tervetullutta.

Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon rahoituksella on pystyttävä turvaamaan liikenneverkon säilyminen liikennöitävässä ja turvallisessa kunnossa. Euromääräisesti tasaisena pysyneen perusväylänpidon määrärahan ostovoima on kuitenkin mm. kustannustason noususta johtuen laskenut jo pidemmän aikaa. Perusväylänpidon määrärahaa ei ole sidottu indeksiin, mutta sen sijaan monivuotiset kunnossapito- ja hoitosopimukset ovat indeksisidonnaisia, mikä osaltaan vähentää rahoituksen reaalista tasoa.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan perusväylänpidossa on raideliikenteen osalta esitetty viiden miljoonan euron tasokorotusta edelliseen talousarvioon verrattuna. Valiokunta pitää raideliikenteeseen panostamista hyvänä ja erittäin kannatettavana. Samalla valiokunta kuitenkin toteaa, että mm. 66 % maan sisäisestä tavaraliikenteestä hoidetaan maantiekuljetuksina, ja myös tieverkon kunnosta tulee näin ollen pysyttyä pitämään huolta perusväylänpidon keinoin. Maantielain (503/2005) mukaan maantie on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa.

Käytettävissä olevalla perusväylänpidon rahoitustasolla voidaan valiokunnan näkemyksen mukaan turvata pääväylien kohtuullinen kunto, mutta erityisesti tienpidon rahoitustilanne on valiokunnan arvion mukaan pitkällä tähtäimellä erittäin huolestuttava tieverkoston kunnan kehityssuunnasta ja kertyneen korjausvelan määrästä johtuen. Esityksen mukaan tieverkon hoitomenojen arvioidaan kasvavan 33 miljoonaa euroa vuodesta 2012 mm. kustannustason nousun vuoksi. Vuosittain päällystettävien maantiekilometrien määrä on ollut laskussa. Vilkkaammat

tiet todennäköisesti kyetään päällystämään ajoissa, mutta alemman tiestön päällysteiden uusimiskierto on varsin pitkä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Suomen maanteillä on yli 14 000 siltaa, joista huonokuntoisia on noin 800. Huonokuntoisten siltojen määrä tulisi esityksen mukaisella rahoitustasolla pysymään ennallaan. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että tien päällysteen tai sillan korjaamisen kustannukset saattavat nousta moninkertaisiksi, mikäli korjaus tehdään vasta sitten, kun korjattavan kohteen kunto on jo ehtinyt heikentyä erittäin huomattavasti. Kokonaisuutena arvioituna korjaaminen tulisi siten kaikkein edullisimmaksi, kun se voitaisiin tehdä ajoissa.

Perusväylänpidon rahoituksen kannalta valiokunta pitää tärkeänä liikennepoliittiseen selonteokoon sisällynyttä periaatelinjausta, jonka mukaan liikenteen rahoituksessa suunnataan painopistettä liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon. Linjauksen mukaan väyläinvestoinneista siirretään 100 miljoonaa euroa vuodessa näihin kohteisiin vuodesta 2016 alkaen. Valiokunta kuitenkin toteaa, että perusväylänpidon rahoituksen lisäämiseen on tarvetta valtiontalouden niin salliessa jo ennen edellä mainittua määrärahasiirtoa. Tarvittaessa tulee pystyä reagoimaan nopeassakin aikataulussa myös mahdollisiin yllättäviin korjaustarpeisiin, kuten esimerkiksi paikallisiin tulvien aiheuttamiin ongelmiin.

Valiokunta pitää tärkeänä, että myös vesiväylien kunnossapitoon, meri- ja sisävesiväylien peruskorjauksiin ja turvalaitteiden kuntoon kiinnitetään huomiota erityisesti elinkeinoelämälle tärkeiden merikuljetusten varmistamiseksi. Valiokunta katsoo, että liikennejärjestelmän kehittämisessä tulee huomioida myös kävelyn ja pyöräilyn edistäminen. Kevyen liikenteen väyliä ja niiden kuntoa voitaneen pyrkiä kehittämään perusväylänpidon pienillä investointiohjelmillä vuodesta 2016 alkaen, mutta kehittämis-tarve on olemassa jo tätä aikaisemmin.

Perusväylänpidon lisärahoituksen tarpeesta on joissakin asiantuntijakuulemisissa esitetty erilaisia arvioita, eräinä arvioina jopa 130—150

miljoonaa euroa. Valiokunta ei pidä realistisena tämän suuruisten tasokorotusten toteuttamista, mutta toteaa, että perusväylänpitoon tulisi pyrkiä panostamaan selkeästi nykyistä enemmän. Yhtenä arvioitavana keinona saattaisi olla painopisteen siirtäminen jatkossa vielä nykyistä enemmän liikenteen investointihankkeista tienpidon rahoitukseen, esimerkiksi arvioimalla joidenkin investointihankkeiden aikatauluja joiltain osin uudelleen.

Valiokunta korostaa, että perusväylänpitoon olisi tärkeää suunnata lisärahoitusta valtiontalouden tilan niin salliessa. Erityisen tärkeää olisi keskittyä edellä kuvatun perustienpidon kehityssuunnan kääntämiseen sekä pieniin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistäviin hankkeisiin. Valiokunta katsoo, että huomattavaksi kasvaneen korjausvelan osalta olisi pyrittävä pitkäjänteiseen suunnitteluun niistä konkreettisista toimista, joilla korjausvelkaa saataisiin pienennettyä.

Yksityistiet

Yksityisteitä on Suomessa yhteensä 358 000 km, ja niiden keskipituus on noin 3 km. Yksityisteiden valtionavustukseen oikeutettuja teitä on noin 55 000 km, ja niiden hoitamista varten on perustettu noin 17 000 tiekuntaa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuonna 2013 arvioidaan avustettavia kohteita olevan noin 320 kappaletta.

Liikennepoliittisessa selonteossa todetaan, että päivittäinen liikennöitävyys ja hoito varmistetaan koko verkolla, mutta alemmanasteisen verkon kunto joustaa rahoituksen mukaan. Talousarvioesityksessä on varattu yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen 8 miljoonaa euroa vuodelle 2013. Vuonna 2011 kyseinen määräraha oli 23 miljoonaa euroa ja 13 miljoonaa euroa vuonna 2012. Määrärahan laskua selittää osin se, että vuosina 2009—2011 yksityisteiden määrärahaa nostettiin 10 miljoonalla eurolla puukuljetuksiin käytettävien yksityisteiden parantamiseksi. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kyseisten teiden kuntoa saatiinkin tuolloin olennaisesti

parannettua. Vuonna 2014 yksityisteiden valtionavustus olisi enää 5 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kunnat ovat viime vuosina avustaneet yksityisteiden perusparannuksia vuosittain yhteensä 24—28 miljoonalla eurolla.

Valiokunta pitää yksityisteiden rahoituksen kehityssuuntaa huolestuttavana. Valiokunta katsoo, että rahoituksen kohdentaminen pääväylien kunnan varmistamiseen on tärkeää, mutta tämä ei saisi kuitenkaan johtaa alemman asteisen tieverkon ja erityisesti yksityisteiden kunnan huomattavaan heikkenemiseen. Yksityistiet ovat haja-asutusalueille elintärkeä infrastruktuuri, joka palvelee metsäteollisuutta, matkailua, maataloutta, asukkaita, paikallisia yrityksiä jne. Yksityisteitä käyttää suuri osa kansalaisista ja yrityksistä.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan yksityisteiden kunto on monin paikoin jo tällä hetkellä riittämätön raskaiden kuljetusten tarpeisiin, ja vähenevä rahoitustaso tulee laskemaan yksityisteiden kuntoa entisestään. Valiokunta pitää erityisenä huolenaiheena sitä, että yksityisteiden rahoituksen vähenemiskehitys saattaa jatkossa kasvattaa yksityisteiden tienhoitokuntien roolia selkeästi nykyisestä ja johtaa kasvavaan yksityisteiden määrään. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille näkemys siitä, että yksityisteiden kunnostaminen voitaisiin nähdä myös eräänlaisena valtion maksamana vastikkeena yksityisteiden käytöstä. Valiokunta korostaa yksityisteiden merkitystä erityisesti maaseudun ja haja-asutusalueiden elinvoimaisuuden kannalta ja toteaa, että mikäli yksityisteiden kunto halutaan pyrkiä pitämään edes nykytasolla, myös rahoitus tulee säilyttää vähintään nykyisellä tasolla.

Logistiikan kustannukset ja kilpailukyky

Liikennejärjestelmällä on hyvin keskeinen merkitys koko yhteiskunnan toimivuuden ja mm. elinkeinoelämän kilpailukyvyn sekä alueiden kehittymisen ja työllisyyden kannalta. Väylien kehittämiseen kohdistetuilla määrärahoilla pys-

ytään saavuttamaan hyvin monipuolista yhteiskunnallista vaikuttavuutta.

Joidenkin arvioiden mukaan suomalaisyritysten kokonaiskilpailukyvyistä kaupan alalla noin kolmannes ja teollisuudessa noin viidennes syntyy logistiikan hallinnasta. Kuljetusten hinnalla on huomattava merkitys teollisuuden kustannusrakenteeseen. Logistiikkakustannukset ovat vuonna 2012 arviolta noin 12 % yritysten liikevaihdosta, josta varsinaiset kuljetuskustannukset muodostavat arviolta kolmanneksen.

Liikennepolitiikan yhtenä keskeisenä tavoitteena tulee olla huolehtia Suomen kilpailukykyä ja kestävästä talouskasvusta tukevien kotimaisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien toimivuudesta ja kehittämisestä. Mikäli liikenneväylän kunnossa tai välityskyvyssä on ongelmia, liikenne ei etene sujuvasti, mikä lisää kustannuksia, eivätkä liikenteen ympäristövaikutuksetkaan ole tällöin optimaalisia. Tämä asettaa haasteita erityisesti perusväylänpidolle ja sen rahoituksen riittävyydelle. Valiokunta korostaa, että myöskin rautatieliikenteen kapasiteetin riittävyys on olennainen kansallinen kilpailukykyedellytys.

Suomi on maantieteellisestä sijainnista johtuen ulkomaankaupan osalta käytännössä täysin riippuvainen toimivista merikuljetuksista ja satamien sekä merenkulun logistiikan toimivuudesta. Merikuljetusten toimivuudella on siten ratkaiseva merkitys Suomen elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille.

Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyn parantamiseen esitetään 81 miljoonaa euroa, joka on noin 5,4 miljoonaa euroa edellisvuotta vähemmän. Suomen vientiteollisuudella on jo tällä hetkellä pitkistä kuljetusetäisyyksistä johtuen monia kilpailijoita korkeammat kuljetuskustannukset mm. keskeisille markkina-alueille Euroopassa. Merikuljetusten kustannukset ovat olleet myös kasvussa. Talousarvioesityksen mukaan alusinvestointien ympäristötuen momentille esitetään 38 miljoonaa euroa, josta osa voidaan esityksen mukaan käyttää mm. laivojen rikkipesureiden hankinnan tukemiseen. Valiokunta pitää ehdotusta periaatteellisesti erittäin hyvänä ja kannatettavana. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan parhaillaan pohditaan

työryhmässä mm. lisäkeinoja rikkidirektiivin kilpailukykyä heikentävien vaikutusten lieventämiseksi. Valiokunta toivoo, että kyseisessä työryhmässä pohditaan mahdollisia keinoja ennakoluulottomasti ja pyritään laajalla keinovalikoimalla kuljetuskustannusten nousun hillitsemiseen, jotta perusteellisuuden kilpailukyky voidaan turvata myös jatkossa. Myöskin tulevassa meriliikennestrategiassa on tarpeen pohdita, miten merikuljetusten kustannuksia saataisiin alennettua.

Vesiväylien on välttämätöntä olla sujuvasti liikennöitävässä kunnossa ympärivuotisesti, mikä on tärkeää erityisesti meriteitse toteutettavien vientikuljetusten kannalta. Valiokunta korostaa jäänmurron toimintaedellytysten turvaamisen merkitystä meriliikenteen määrän kasvassa. Satamien osalta tulisi huolehtia erityisesti ulkomaankaupan kannalta keskeisiin satamiin johtavien tie- sekä raideliikenneyhteyksien ja niihin liittyvän logistiikan toimivuudesta ja ottaa tämä mahdollisuuksien mukaan huomioon myöskin rahoituksen kohdentamisessa.

Suomen elinkeinoelämällä tulee olla edellytykset globaalisti kilpailukykyiseen toimintaan. Valiokunta korostaa erityisesti, että kuljetusten ja muun logistiikan korkeita kustannuksia tulisi saada alennettua siten, että Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuvaa kustannusten osalta epäedullisempaa asemaa suhteessa esimerkiksi Keski-Euroopan maihin saataisiin vähennettyä. Valiokunta katsoo, että tähän voitaisiin osaltaan pyrkiä mm. älyliikenteen tarjoamin keinoin. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että älyliikenteen kehittäminen ja hyödyntäminen ei juurikaan ole esillä talousarvioesityksessä.

Joukkoliikenne

Valiokunta pitää toimivaa joukkoliikennettä sekä kansalaisten tasapuolisten liikkumismahdollisuuksien että liikenteen ympäristötavoitteiden saavuttamisen kannalta erittäin tärkeänä yhteiskunnan peruspalveluna. Valiokunta katsoo, että selkeänä tavoitteena tulee olla joukkoliikenteen käytön lisääminen.

Joukkoliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen koko maassa käytettävät määrärahat pysyisivät esityksen mukaan euromääräisesti ennallaan edelliseen talousarvioon verrattuna eli noin 99 miljoonassa eurossa. Esitetty määräraha jakautuisi siten, että junien kaukoliikenteen ostoihin ja Kemijärven yöjunaliikenteen ostoihin osoitetaan 33,6 miljoonaa euroa. Junien lähiliikenteen palveluiden ostoon taas osoitettaisiin 9,7 miljoonaa euroa. Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin, hintavelvoitteisiin ja kehittämiseen esitetään 31,6 miljoonaa euroa. Lento- ja meriliikenteen ostoihin ja merenkurkun liikenteeseen sekä kehittämishankkeisiin ja liikkumisen ohjaukseen osoitetaan yhteensä 4,1 miljoonaa euroa. Kokonaismääräraha sisältää myös ns. suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen varattavat 10,25 miljoonaa euroa sekä keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen varattavat 10 miljoonaa euroa.

Neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla (Helsinki, Tampere, Turku ja Oulu) joukkoliikenteen yleisenä tavoitteena on esityksen mukaan saada aikaan yksityisautoilun kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne erityisesti työmatkoilla. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla taas pyritään houkuttelevaan joukkoliikenteen tarjontaan ja muilla alueilla pyritään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Valiokunta pitää näitä yleisiä tavoitteita hyvinä. Valiokunta kuitenkin toteaa, että tavoitteiden saavuttaminen ehdotetulla rahoitustasolla voi osoittautua haasteelliseksi. Joukkoliikennemäärärahat ovat reaalisesti vähentyneet jo useita vuosia, johtuen mm. siitä, että alan kustannuskehitys on ollut jopa yleistä kustannuskehitystä nopeampaa. Siksi valiokunta katsoo, että määrärahaa joukkoliikenteen palveluiden ostoihin tulee pyrkiä nostamaan.

Valiokunta korostaa hallitusohjelman tavoin suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuen merkitystä. Suurten kaupunkien joukkoliikennetueksi esitetään 10,25 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan esitetty määräraha on suurten kaupunkien julkisen rahoituksen kokonaismäärästä arviolta noin 1–3 prosenttia, kun suurten kaupunkien oma nettomääräinen joukkoliikenteen tuki on noin

300 miljoonaa euroa. Valiokunta katsoo, että joukkoliikenteen käytön lisäämiseen on eniten mahdollisuuksia suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla, joilla on eniten työssäkäyntiliikennettä. Näillä alueilla on mahdollista saavuttaa myös eniten vaikuttavuutta asetettujen ympäristötavoitteiden kannalta. Valiokunta pitää suurten kaupunkien joukkoliikennetukea periaatteellisesti tärkeänä, mutta toteaa, että tähän osoitettu määräraha on varsin pieni kuntien omiin panostuksiin ja liikenteen määriin nähden. Joukkoliikennemäärärahoista 10 miljoonaa euroa osoitetaan käytettäväksi keskisuurten kaupunkien joukkoliikennetukeen. Valiokunta pitää hyvänä esityksen lähtökohtaa, jonka mukaan kaupungeille tarkoitettuja tukia saadakseen tulee myös sitoutua joukkoliikenteen kehittämiseen.

Pienillä kaupunkiseuduilla, haja-asutusalueilla ja maaseudulla pyritään esityksen mukaan joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Esityksen mukaan peruspalvelutasoa tarkastellaan liikennejärjestelmätasolla, joten palvelutason täyttämiseksi riittää, että määränpäähän päästään yhtäkin liikennemuotoa käyttäen. Valiokunta toteaa, että maaseudun ja haja-asutusalueiden ongelmana on väestömäärän pieneneminen, mikä tekee kannattavan joukkoliikenteen järjestämisen haasteelliseksi. Valiokunta korostaa, että mikäli riittävät joukkoliikennepalvelut eivät synny markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso tulee pystyä turvaamaan erilaisin palveluostoin ja tähän tarvittavin resurssein. Esimerkiksi kutsujoukkoliikenteen ja kyytitakuun hyödyntämismahdollisuuksia tulee kehittää haja-asutusalueiden ja maaseudun liikennetarpeisiin. Valiokunta toteaa, että haja-asutusalueille tulisi etsiä keinoja, joilla tavoitteeksi asetettu peruspalvelutasoinen joukkoliikenne voitaisiin järjestää eri toimijoiden välisellä yhteistyöllä kustannustehokkaasti. Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota kuntien ja maakuntakeskusten välisen joukkoliikenneverkoston toimivuuden varmistamiseen. Tähän tavoitteeseen pääsemiseksi tulee kehittää yhteistä lippujärjestelmää ja eri joukkoliikennemuotojen yhteen toimivuutta.

Lentoliikenne on olennainen osa maan sisäistä liikennejärjestelmää ja Suomen henkilöliikenteen yhteyksiä ulkomaille. Esityksen mukaan lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joille matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Valiokunta korostaa, että myös pienemmillä lentoasemilla voi olla alueellisesti huomattavan tärkeä merkitys ja mm. paikallisten yritysten toiminnan kannalta myös kansainvälisten yhteyksien säilyminen maakuntakentillä voi olla ratkaisevaa.

Saariston yhteysalusliikenteen osalta valiokunta pitää positiivisena, että saaristossa asuvien ja työskentelevien kannalta elintärkeän liikenteen tarpeet pystyttäneen valiokunnan saaman selvityksen mukaan hoitamaan esitettyllä 12,7 miljoonan euron rahoitustasolla.

Valiokunta pitää valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisten MAL-sopimusten merkitystä tärkeänä alueiden pitkäjänteiselle ja tehokkaalle liikennesuunnittelulle ja -rakentamiselle. Valiokunta katsoo, että MAL-sopimusten tavoitteiden toteutumisen tehostamiseksi olisi kuitenkin paikallaan etsiä keinoja, joilla sopimusten sitovuutta voitaisiin vahvistaa nykyisestä.

Valiokunta muistuttaa siitä, että liikennepoliittisen selonteon mukaan joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan hallituskauden taitteessa tehtävällä kustannustason nousua vastaavalla tasokorotuksella. Valiokunta pitää tätä selkeänä parannuksena aiempaan tilanteeseen, jossa joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima on jatkuvasti laskenut toiminnan kustannusten noustessa.

Valiokunta toteaa, että parhaillaan on käynnissä työryhmätyö, jonka tarkoituksena on arvioida, miten joukkoliikenteen julkinen rahoitus tulisi kohdentaa alueen, liikennemuodon ja palvelutason mukaan. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että työryhmän tehtävänä on lisäksi etsiä ratkaisuja joukkoliikenteen kustannustenjakoon valtion ja kuntien välillä.

Polttoaineveron palautus ammattiliikenteelle

Valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä pyritään pa-

rantamaan kilpailijamaihin verrattuna alentamalla kuljetusten ja logistiikan kustannuksia. Valiokunta kiinnittää yleisesti huomiota liikenteen verotuksen ohjaavuuteen sekä erityisesti veroratkaisujen ja muiden taloudellisten ohjauskeinojen vaikutuksiin maamme elintärkeälle kuljetuselinkeinolle. Kuljetusalan toimintaympäristön ongelmina ovat tänä päivänä mm. kustannustason nousu ja harmaan talouden lisääntyminen sekä tietyiltä osin koti- ja ulkomaisen kuljetusalan epätasa-arvoinen asema.

Dieselpolttoaineen hinta on noussut viime vuosina huomattavasti, ja vuoden 2012 alussa voimaan tullut polttoaineveron korotus toi joidenkin arvioiden mukaan jopa 100 miljoonan euron lisäkustannukset kuljetusyrityksille ja viime kädessä kaupalle ja teollisuudelle. Tavarankuljetusten lisäksi polttoaineen hinnan nousu on rasittanut huomattavasti myös muun ammattiliikenteen, kuten joukkoliikenteen, kilpailukykyä.

Pitkistä etäisyyksistä johtuen polttoaineen hinnalla on Suomessa keskeinen merkitys ammattiliikenteelle. Tästä syystä muodollisesti pienilläkin polttoaineen hinnan muutoksilla on kokonaisuutena huomattavia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Sama koskee myös joukkoliikenteen kustannuksia. Valiokunta katsoo, että keskeinen logistiikkakustannusten vähentämisen ja kannattavuuden edistämisen väline voisi olla verotilinnettely tai muu vastaava ammattiliikenteen dieselveron palautusjärjestelmä, jonka käyttöön oton mahdollisuudet tulisi arvioida pikaisesti.

Eräitä muita näkökohtia

Valiokunta korostaa yleisesti, että liikennehankkeiden rahoituksen jakamisessa tarvitaan pitkän aikavälin suunnitelmallisuutta ja jatkuvuutta hankkeiden käytännön toteutuksen kokonaiskustannustehokkuuden varmistamiseksi. Valiokunta pitää Seinäjoki—Oulu-perusparannushankkeen valmistumisaikataulua vuonna 2017 edelleenkin liikennetarpeiden kannalta liian pitkänä. Valiokunta toteaa, että paikallaan olisi arvioida,

onko käytettävissä keinoja kyseisen koko maan kannalta erittäin tärkeän hankkeen valmistumisen nopeuttamiseen.

Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että Yleisradion toimintaa, rahoitusta ja valvontaa koskeva kokonaisratkaisu saatiin aikaan pitkän valmistelun ja neuvottelujen jälkeen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan uuteen rahoitusjärjestelmään siirtyminen aiheuttaa sen, että Yleisradio saa vuonna 2012 käyttöönsä aiempiin vuosiin verrattuna noin 100—120 miljoonaa euroa vähemmän tuloja. Yleisradio kattaa tätä rahoitusvajetta lähtökohtaisesti ottamallaan lainalla. Valiokunta toteaa saamansa selvityksen perusteella, että televisio- ja radiorahastoon jätettäväksi suunnitellun 11,4 miljoonan euron osalta olisi tarpeen arvioida, voitaisiinko osa tästä summasta tilittää Yleisradiolle yhtiön rahoitusvajeen pienentämiseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut liikennepoliittisen selonteon linjausten mukaisesti työryhmän selvittämään liikennemuotojen hinnoittelun kehittämistä. Työryhmän tehtävänä on laatia kaikkia liikennemuotoja koskeva maksujen ja verojen kokonaistarkastelu ja määritellä pitkän aikavälin strategia liikenteen hinnoittelulle. Lisäksi erillinen työryhmä pohtii merenkulun väylämaksujen uudistamista. Valiokunta viittaa aiempaan mietintöönsä väylämaksulain muuttamisesta LiVM 7/2011 vp — HE 65/2011 vp ja toteaa, että väylämaksulainsäädäntöä tulee uudistaa siten, että huomioidaan alusten ympäristöominaisuudet, jäänmurtopalvelujen tosiasiallinen käyttö ja alalle kohdistuvat kustannuspaineet. Valiokunta pitää näiden työryhmien työtä ja työn tuloksia hyvin keskeisinä liikenteen tulevaisuuden rahoituksen ja kehittämisen kannalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

LiVL 14/2012 vp — HE 95/2012 vp

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Arto Satonen /kok	Suna Kymäläinen /sd
vpj.	Osmo Kokko /ps	Raimo Piirainen /sd
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Janne Sankelo /kok
	Thomas Blomqvist /r	Eila Tiainen /vas
	Ari Jalonen /ps	Ari Torniainen /kesk
	Kalle Jokinen /kok (osittain)	Reijo Tossavainen /ps
	Jukka Kopra /kok (osittain)	Oras Tynkkynen /vihr
	Merja Kuusisto /sd	Mirja Vehkaperä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Talousarvioesitys ei huomioi koko maan kehittämistarpeita. Liikennehankkeet keskittyvät kaupunkiseutuihin, suurten kaupunkiseutujen liikennehankkeisiin ja joukkoliikenteeseen sekä raideliikenteeseen ja pääväyliin.

Viime vaalikaudella liikennepoliittisessa selonteossa ns. kakkoskoriin hyväksyttyjä väylähankkeita ei ole huomioitu lainkaan. Hallitusohjelman vastaisesti jopa käynnistettyjä investointihankkeita on keskeytetty.

Liikennepoliitiikan pitkäjänteisyyden puutteesta kertoo karusti myös se, että jo päätettyjä suuria perusväylänpidon hankekokonaisuuksia ollaan arvioimassa uudelleen ja pilkkomassa niitä pienempiin osiin. Väylien kunnossapidon kannalta linjanmuutos on vahingollinen. Elinkeinoelämä ja kunnat ovat tehneet omia investointisuunnitelmiaan ja kaavoitusratkaisujaan luottaen tehtyjen päätösten pysyvyyteen. Valtiovalta on tekemässä itsestään epäluotettavan toimijan.

Väylien sekä alueiden ja ihmisten tarpeiden sekä kansantalouden kasvun kannalta liikennepoliitiikan linja on väärä. Väyläverkostomme rappeutuu, siihen kohdistuva korjausvelka kasvaa. Liikennepoliittikkaa hallitus käyttää surutta taajamat ja maaseudun tyhjentävän keskittämispoliitiikan välineenä.

Talousarvioesitys ei vastaa väylien kehittämistarpeita

Myös raideliikennettä on kehitettävä, mutta kehittämishankkeiden jako tie- ja raideliikenteen välillä ei vastaa henkilöliikennemääriä eikä teollisuuden kuljetustarpeita.

Kotimaan tavarankuljetuksista tonnistoilla mitattuna jopa 90 % ja tonnistokilometreinä 68 % tapahtuu maanteitse. Henkilöstöliikennesuoritteista kulkee tiestöllä 89 %. Rautatieverkosta ei saada koskaan niin kattavaa, että se palvelisi kaikkien alueiden ihmisiä ja elinkeinoelä-

män tarpeita tasapuolisesti. Kaupunkien ulkopuolinen liikenne tapahtuu suurelta osalta maanteitse.

Perusväylänpidosta

Perusväylänpidon rahoitus on riittämätön. Määrärahojen jäädytys ja myöhempinä vuosina tehtävät leikkaukset kiihdyttävät tiestömme kunnan rapautumista. Rahoitusvajetta syventää kustannustason nousu. Hallitus toimii ohjelmaansa vastaan.

Perusväylänpidon rahoitukseen luvataan korotus vasta vuodelle 2016. Hallitus on siirtämässä perusväylänpidon rahoitusvastuuta seuraavalle hallitukselle, jonka politiikasta se ei voi edes päättää.

Perusväylänpito tarvitsee 100 miljoonan euron tasokorotuksen jo ensi vuonna. Se on välttämätöntä väylien asianmukaisen kunnan, elinkeinotoiminnan edellytysten ja liikenneturvallisuuden kannalta.

Alempiasteisesta tieverkosta ja yksityisteistä

Liikennepoliittisessa selonteossa on hyväksytty periaate, että alempiasteisen tieverkon kunto joustaa rahoituksen mukana ja palvelutaso niissä heikkenee. Käytännössä hallitus on vierittämässä alempiasteisen tieverkon kunnossapitovastuuta enenevissä määrin kunnille, mikä kuntien talous sekä kuntien ja valtion välinen tehtävänjako huomioiden on väärää politiikkaa.

Hallitus on leikannut rajusti yksityisteiden kunnossapidon rahoitusta. Se ei huomioi yksityisteiden tärkeää merkitystä osana liikenneverkostoa. Yksityisteiden rahoitukseen tulee tehdä 15 miljoonan euron tasokorotus.

Alueellisen ja paikallisen bussi- ja taksiliikenteen ostot

Maaseudun joukkoliikenteen määrärahoja leikattiin jo kuluvalle vuodelle. Sama leikkauslinja jatkuu ensi vuonna huolimatta eduskunnan

viime joulukuussa tekemästä lisäyksestä sekä vahvasta kirjauksesta maaseudun joukkoliikenteen puolesta.

Tehdyt leikkaukset ovat lakkauttaneet maaseudulla yli tuhat bussivuoroa ilman, että hallitus olisi tuonut tilalle bussivuorot korvaavaa järjestelmää. Viime vaalikaudella valmistelussa olleen ns. kyytitakuujärjestelmän kehittämistyö on lopetettu. Maaseudun joukkoliikennetarpeet on haudattu uuteen työryhmään.

Maaseudun joukkoliikenteen tukeen on tehtävä kolmen miljoonan euron korotus.

Logistiikan kustannuksista

Hallitusohjelmaan on kirjattu tavoitteeksi elinkeino- sekä aluekehityksen edellytysten vahvistaminen. Myös kuljetuskustannusten osalta hallitus on toiminut joko hallitusohjelmassa asettamiin tavoitteita vastaan tai se ei ole reagoinut ilmenneisiin haasteisiin, mikä pahimmillaan rapauttaa Suomen kilpailukykyä ja yritystoiminnan kannattavuutta.

Näin on käynyt mm. pohjoisen yritystoiminnalle tärkeille alueellisille kuljetustuille. Niitä leikattiin täksi vuodeksi 60 %. Saamiemme tietojen mukaan työ- ja elinkeinoministeriössä harkitaan kuljetustusten lakkauttamista kokonaan. Se olisi kuolinisku varsinkin pitkien etäisyyksien maakunnissa toimiville yrityksille, kun samaan aikaan polttonesteiden hinnat nousevat. Asian tekee erikoiseksi se, että samaan aikaan Ruotsissa alueellisia kuljetustukia on lisätty. Leikkausten sijasta määrärahoihin on tehtävä viiden miljoonan euron tasokorotus.

Valiokuntaryhmä yhtyy valiokunnan enemmistön mielipiteeseen polttonesteiden hinnan korotuksen haitallisista vaikutuksista ammattiliikenteelle. Niiden hintoja ovat nostaneet hallituksen veropolitiikka sekä euron heikkeneminen suhteessa dollariin. Näillä näkymin ilman erillistoimenpiteitä polttonesteiden hinnat jatkavat nousuaan. Huomautamme myös, että se vaikeuttaa maaseudulla ja syrjäseuduilla asuvien ihmisten arkea, koska asiointi tapahtuu joukkoliikenteen puuttumisen takia omilla autoilla. Valiokunnan mietinnöstä poiketen emme kehota, vaan edellytämme hallituksen ottamaan käyt-

töön polttonesteiden veronpalautusjärjestelmän ainakin ammattiliikenteen osalta.

Hallitusohjelmassa luvataan myös toimia niin, ettei merenkulun ympäristö- ja ilmastovaatimuksilla aiheuteta kohtuuttomia kustannuksia suomalaisille yrityksille eikä eriarvoista kilpailutilannetta EU:n sisällä ja suhteessa EU:n ulkopuolisiin toimijoihin. Huomautamme, että hallitus varautuu varsin vaatimattomalla tavalla vuonna 2015 Itämerellä voimaan astuvan rikkidirektiivin vaikutuksiin kauppamerenkululle. Pahimmillaan se aiheuttaa suuren loven Suomen kansantalouden kivijalalle, ulkomaankaupalle.

Vallitsevassa tilanteessa pidämme myös merenkululle kohdistuvien väylämaksujen korotuksia vahingollisina. Suomessa tulisi kaikin tavoin toimia merenkulun kilpailukyvyyn parantamiseksi ja kuljetuskustannusten alentamiseksi. Väylämaksulain kokonaisuudistus pitää käynnistää pikimmiten.

Valtion Infra Oy suurten väylähankkeiden rahoittajaksi

Suuret väylien investointihankkeet toteutetaan valtion budjetin kautta samalta määrärahamomentilta, jolla rahoitetaan kaiken tyyppisten väylien rakentamista ja peruskunnossapitoa.

Budjettirahoitus on tehnyt liikennepolitiikasta tempoilevaa. Valtiontalouden tiukat kehykset voivat pahimmillaan estää jopa sellaisiakin investointihankkeita, joista on selkeästi osoitettavissa talouskasvua edistäviä vaikutuksia.

Riippuvuus valtion budjettirahoituksesta on estänyt sen, ettei väylärakentamisessa ole päästy tasaiseen rakentamistasoon. Eri syistä johtunut hankkeiden kasautuminen on johtanut rahoitusongelmiin, viivästyksiin ja kustannusten nousuun. Julkisten liikenneinvestointien määrä on jäänyt selvästi jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta.

Valtion Infra Oy tarjoaisi uuden rahoitusvälineen. Se olisi tie- ja liikenneinvestointien rahoituksen tekninen toteuttaja. Rahoitettavista tie- ja liikennehankkeista sekä niiden rahoituksesta päättäisi eduskunta. Se perustuisi kumppanuusmalliin, joka tarjoaisi yksityisille sijoittajille turvallisen kotimaisen sijoituskohteen.

Eläkeyhtiöllä olisi mahdollisuus sijoittaa veroparatiisien sijaan kotimaista työllisyyttä ja kasvua edistäviin pitkäjänteisiin ja vakaisiin hankkeisiin. Näin suomalaisten kartuttama kansallisvarallisuus saataisiin tekemään työtä puolestamme. Hankkeet, jotka edistävät sekä lyhyellä että pitkällä aikavälillä kasvua ja työllisyyttä, toisivat eläkeyhtiölle eläkemaksujen muodossa uutta pääomaa sijoitettavaksi.

Hallituksen on ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin Valtion Infra Oy:n perustamiseksi.

Liikkuva poliisi ja liikenneturvallisuus

Hyvä liikenneturvallisuus on monen tekijän summa. Se edellyttää mm. väylien kunnossapitoa, liikennevalistusta, liikenteen vaaratilanteiden ennaltaehkäisyä sekä asianmukaista liikennevalvontaa.

Käynnissä olevaan poliisihallinnon uudistamiseen liittyen hallitus on päättänyt lakkauttaa liikenteen, harmaan talouden torjunnan sekä raskaan liikenteen valvontaan erikoistuneen Liik-

kuvan poliisin yksikön. Päätos on tehty yksinomaan säästösyistä ilman vaikuttavuusarviointia.

Liikkuvan poliisin lakkauttaminen uhkaa rapauttaa liikenteen kenttävalvonnan, liikennevalvonnan kehittämisen ja koulutuksen. Se ei myöskään huomioi mm. Suomen ja Venäjän mahdollisen viisumivapauden mukanaan tuomaa liikennevirtojen kasvua.

Liikkuvaa poliisia ei tule lakkauttaa ilman, että puolueeton taho arvioi sen lakkauttamisesta johtuvia vaikutuksia liikenneturvallisuuden valvontaan ja kehittämiseen.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa valtion talousarviota vuodelle 2013 koskevassa mietinnössään edellä olevan huomioon.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2012

Mirja Vehkaperä /kesk
Mikko Alatalo /kesk
Ari Torniainen /kesk

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Tiestön kunnossapito

Useat hallitukset ovat laiminlyöneet tarvittavat investoinnit tie- ja rataliikenteeseen, eikä Kataisen istuva hallitus tee poikkeusta. Asiantuntijoiden mukaan olisi edullisempaa hoitaa ylläpito kunnolla nyt kuin ryhtyä isompiin korjaustalkoisiin tulevaisuudessa. Yhden euron säästö teiden kunnossapidossa aiheuttaa kolmen euron vahingon. Siltojen osalta yhden euron säästö aiheuttaa noin viiden euron vahingon. On siis kansantalouden kannalta hölmöläisten hommaa säästää väärässä paikassa.

Hallitus antaa mielestämme kansallisen pääoman valua hiekkaan, ehdotammekin siksi lisättäväksi 100 miljoonaa euroa perustienpitoon. Summa riittää pitämään tiestömme nykytasolla. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hyväkuntoinen tieverkosto on edellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Sillä luodaan toimintaedellytyksiä yrityksille, jotta ne pystyvät toimimaan maamme jokaisessa kolkassa, ja samalla pidetään nykyistä paremmin koko Suomi asuttuna.

Perussuomalaisten mielestä hallitus ei ole valmis tekemään tarvittavia investointeja alempiasteisille teille. Hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2013 esitetään yksityisteille vain 8 miljoonan euron määrärahaa. Hyväkuntoinen tieverkosto moottoriteistä alempiasteisiin yksityisiin teihin asti on edellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Määrärahaan on näin ollen syytä tehdä korotus.

Esitämme:

— lisäyksenä 100 miljoonaa euroa perusväylänpitoon;

— lisäyksenä 5 miljoonaa euroa yksityisten rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Polttonesteiden verotus

Perussuomalaisten mielestä dieselautojen käyttövoimavero eli dieselvero on poistettava. Veron tarkoituksena on ollut ennen kaikkea tasata dieselautoilijoiden dieselin edullisemmasta verotuksesta saamaa etua. Diesel maksaa kuitenkin tänä päivänä lähes saman verran kuin bensini, joten erilliselle dieselverolle ei ole enää mielestämme mitään perustetta. Hallitus käytännössä rankaisee verolla niitä ihmisiä, jotka ajavat paljon joko työnsä tai asuinpaikkansa vuoksi. Me haluamme pitää autoilevien suomalaisten elintason sellaisena, että eläminen myös maaseudulla on mahdollista. Veron poisto tukisi osaltaan myös alati nousevien kustannusten kanssa kamppailevaa suomalaista kuljetusalaa. Dieselveron poisto parantaisi osaltaan kotimaista kysyntää ja kotimaista ostovoimaa.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä kantaa suurta huolta elinkeinoelämän kuljetuskustannuksista ja tuemme polttoaineveron palautusjärjestelmän käyttöönottoa, jotta elinkeinoelämän kilpailukyky säilyy kuljetuskustannusten pysyessä kohtuullisina. Kilometrin korvaukset ovat toinen elinkeinoelämän kannalta tärkeä asia, ja esitämme valtiovarainvaliokunnan puuttuvan asiaan.

Esitämme:

— verotuloista vähennettäväksi 304 miljoonaa euroa, miikä aiheutuu dieselin käyttövoimaveron poistamisesta.

Maakuntien lentoliikenne turvattava

Suomella on paljon kehittämistä maakunnallisten lentokenttien hyödyntämisessä. Lentoliikenteen merkitys omalle seudulle on aina erittäin suuri, jo pelkkä reittiliikenteen olemassaolo edistää paikallista yrittäjyyttä ja lisää taloudellista toimeliaisuutta. Erityisesti yrityselämän näkökulmasta katsoen lentoliikenteen olemassaolosta saatavat kokonaishyödyt ovat suurempia kuin siitä koituvat menot.

Suomen maantieteellinen sijainti on ihanteellinen Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen kannalta. Aasian liikenteestä koituvat tulot pitävät osaltaan yllä koko lentoliikenneinfrastruktuuriamme. Kilpailukyvyystämme on huolehdittava ja varmistettava, että myös maakunnalliset lentokentät toimivat Euroopan merkittävänä Aasian yhteyksien syöttöpisteenä Helsinki-Vantaan kentälle. Maakuntakenttiä voidaan kehittää edelleen avaamalla uusia lentoreittejä maakunnallisilta kentiltä suoraan ulkomaille, esimerkiksi Luoteis-Venäjälle tai Pohjoismaihin.

Esitämme:

— lisäyksenä 1 miljoonaa euroa maakuntien lentoliikenteen ostopalveluihin.

Tulvavahinkojen korvaukset

Viimeaikaiset poikkeuksellisen kovat tulvat Pohjanmaalla ja Pohjois-Satakunnassa ovat hyvin osoittaneet, että on syytä varata selvästi nykyistä runsaammat resurssit tulvavahinkojen

korvaamiseen. Tulvat ovat aiheuttaneet mm. yksityisteille ja silloille huomattavia vahinkoja. On kohtuullista, että suuren hädän hetkellä ei kansalaisten mielessä ole päällimmäisenä taloudelliset asiat, vaan he voivat luottaa tällöin saavansa valtiolta pikaista tukea tulvissa vahingoittuneiden teiden ja siltojen korjaamiseen. Valtion lisätalousarvioissa on tarpeen mukaan tarkennettava tulvavahinkojen korjaamiseen tarvittavaa summaa todellisten taloudellisten vahinkojen selvittyä.

Esitämme:

— lisäyksenä 5 miljoonaa euroa poikkeuksellisten tulvien aiheuttamien vahinkojen korvaamiseen.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä esitetyn huomioon.

Helsingissä 18 päivänä lokakuuta 2012

Ari Jalonen /ps

Osmo Kokko /ps

Reijo Tossavainen /ps