

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 15/2008 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2009

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 19 päivänä syyskuuta 2008 lähettäänsä hallituksen esityksen valtion talousarvioksi vuodelle 2009 (HE 116/2008 vp) valmis-televasti 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

- neuvotteleva virkamies Jaana Kuusisto, ylijohtaja Pekka Plathan ja ylijohtaja Juhani Tervala, liikenne- ja viestintäministeriö
- johtaja Johanna Juusela, Viestintävirasto
- pääjohtaja Samuli Haapasalo, Finavia Ilmailulaitos
- pääjohtaja Markku Mylly, Merenkululaitos
- pääjohtaja Petteri Taalas ja hallintojohtaja Marko Viljanen, Ilmatieteen laitos
- ylijohtaja Eeva-Liisa Poutanen, Merentutkimuslaitos
- ohjelmajohtaja Mikael Hildén ja hallintojohtaja Pasi Henriksson, Suomen ympäristökeskus SYKE
- suunnitteluyksikön päällikkö Harri Yli-Villamo, Ratahallintokeskus
- johtaja Jukka Hirvelä, Tiehallinto

- hoito- ja lauttapalvelujen johtaja Kalevi Katko, Tieliikelaitos Destia
- tiejohtaja Antti Rinta-Porkkunen, Kaakkois-Suomen tiepiiri
- tiejohtaja Petri Keränen, Savo-Karjalan tiepiiri
- yksikön päällikkö Reijo Teerioja, YTV Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta
- tilaajapäällikkö Risto Laaksonen, Tampereen kaupunki
- projektipäällikkö Esa Mannisenmäki, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Matti Aura, Suomen Satamaliitto
- edunvalvontapäällikkö Jouni Koskela, Pirkanmaan liitto
- merikapteeni, asiantuntija Jukka Kantola, Suomen Varustamot ry
- varatoimitusjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-Yhtymä
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry
- johtaja Timo Vikstöm, Lemminkäinen Infra Oy
- Community Relations Specialist Janne Kyrö, Director of Corporate Communication Jonas Lundström ja Chief Operating Officer Bill Wagener, Northland Exploration Finland Oy
- merikapteeni Harri Viljajarju.

Lisäksi valiokunta on vastaanotanut LAL:n selvityksen joukkoliikennemäärärahojen leikkauksen vaikutuksista.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan määrärahoja yhteensä 2 108,8 miljoonaa euroa, missä on vähennystä 21,5 miljoonaa euroa vuoden 2008 varsinaisesta talousarviosta. Poliittikkalohkoille esitetään määrärahoja seuraavasti: hallinto ja toimialan yhteiset menot 346,5 milj. euroa, liikenneverkko 1 487,8 milj.

euroa, liikenteen turvallisuus ja valvonta 24,0 milj. euroa, liikenteen tukeminen ja ostopalvelut 200,5 milj. euroa, viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen 9,3 milj. euroa sekä tutkimus 40,6 milj. euroa. Liiketoimintapolitiikkalohkolle ei esitetä määrärahaa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Eduskunta on kuluvana vuonna käsitellyt Valtioneuvoston selontekoa liikennepoliittikan linjoista ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmasta vuoteen 2020 VNS 3/2008 vp. Eduskunta on täysistunnossaan 10.9.2008 hyväksynyt kannanoton, jossa se on katsonut, että perusväylänpitoon on osoitettava jo vaalikauden kehyspäättöksessä liikenneverkon riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Edelleen eduskunnan kannanoton mukaan liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausiensa taitteessa. Mahdollisuudet tie- ja liikennerahojen käyttämiseen on selvitettävä tällä hallituskaudella.

Valiokunta toistaa liikennepoliittisesta selonteosta antamassaan mietinnössä LiVM 9/2008 vp esittämänsä kannat ja korostaa perusrahoituksen merkitystä mm. liikenneturvallisuudelle ja elinkeinoelämälle sekä investointien osalta pääradan sujuvan liikennöinnin varmistamista.

Perusrahoitus

Valiokunta kiinnittää tyytyväisyydellä huomiota siihen, että talousarvioesityksen mukaan vuonna 2009 aloitetaan liikennepoliittisen selonteon mukaisesti monta perusparannushanketta. Tämän lisäksi puukuljetusten turvaamiseksi hallituskaudelle on varattu noin 290 miljoonaa

euroa. Nämä lisäykset kohdistuvat sekä tie-, rata- että vesiväylämäärärahoihin.

Valtiovarainvaliokunta on liikennepoliittisesta selonteosta antamassaan lausunnossa VaVL 5/2008 vp katsonut, että kehyspäättöksen mukainen määrärahataso ei vielä poista rahoituksen jälkeenjääneisyyttä, vaan on ilmeistä, että perusväylänpidon rahoitusta joudutaan korottamaan lisätalousarvioiden yhteydessä. Lisäbudjettirahoitus ei valtiovarainvaliokunnan mukaan voi kuitenkaan olla pysyvä ratkaisu, sillä se ei anna mahdollisuutta pitkäjänteiseen ja taloudelliseen suunnitteluun.

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo valtiovarainvaliokunnan tavoin, että liikenneverkon kunnolla on suuri merkitys elinkeinoelämän kilpailukyvyille, ja edelleen, että pitkään jatku- neesta alhaisesta rahoitustasosta johtuen väyläverkkoa ei ole kaikin osin voitu pitää riittävän hyvässä kunnossa.

Valiokunta korostaa, että nyt esitetyt määrärahat eivät ole riittäviä, jotta perusväylänpidolla voidaan taata nykyisen väyläverkon kunnossapito. Riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus edellyttää perusväylänpidon määrärahojen tason huomattavaa nostoa.

Perusväylänpito

Tiehallinnon mukaan perustienpidon välitön lisärahoitustarve on 60 miljoonaa euroa, josta päällysteiden osuus on 30 miljoonaa euroa, siltojen peruskorjausten osuus 10 miljoonaa euroa ja alueellisten investointien (ml. suunnittelun)

osuus 20 miljoonaa euroa. Ratahallintokeskuksen mukaan perusradanpidon lisärahoitustarve on 80 miljoonaa euroa vuodelle 2009 talousarvioesityksessä esitetyn mukaisesta. Tämä lisäys mahdollistaisi nyt yli-ikäisten ratojen kunnostusta ottaen huomioon myös radanrakentajien kapasiteetin kyseisiin töihin. Merenkululaitos on esittänyt saariston yhteysalusliikennepalvelujen ostoihin ja kehittämiseen 0,6 miljoonaa euroa, laitoksen toimintamenoihin 3,35 miljoonaa euroa teemapaketin toteuttamiseksi ja vesiväylänpitoon 4 miljoonaa euroa. Alan keskeisten viranomaisten arvioiden mukaan perusväylästäön välitön lisärahoitustarve on siis noin 148 miljoonaa euroa. Asiantuntijakuulemisessa on, kuten aikaisemminkin, esitetty jopa 200 miljoonaa euroon nousevia arvioita, jotka mahdollistaisivat korjausvelan takaisinmaksun noin kymmenessä vuodessa, minkä jälkeen oikein suunnitellut, ajoitetut ja kohdennetut perusparannustoimenpiteet alentaisivat perusväylänpidon rahoitustarvetta.

Valiokunta esittää, että valtiovarainvaliokunta lisää perusväylänpidon (ml. siltojen, kevyen liikenteen väylien ja saariston yhteysalusliikenteen) momenteille perusväylästäön välttämätöntä lisärahoitustarvetta vastaavan määrärahan ja ottaisi mietintöönsä lausuman, jossa edellytetään perusväylänpidon määrärahojen pysyvää nostamista lähivuosina nykyisen perusväylästäön ylläpitämisen ja järkevän kehittämisen edellyttämälle riittävälle tasolle siten, että korjausvelan takaisinmaksu mahdollistuu.

Indeksisidonnaisuus

Asiantuntijakuulemisen mukaan kustannustason nousu on viimeisen parin vuoden aikana selkeästi kiihtynyt. Kun maarakennuslalla kustannustason vuosinousu vuosina 1990—2003 oli keskimäärin 1,9 % vuodessa, se vuosina 2003—2008 oli jo 5,6 % vuodessa ja viimeisen kuluneen vuoden aikana kesästä 2007 kesään 2008 jo lähes 10 % sekä eräiden osa-alueiden, kuten päällystämisen osalta 15—20 %. Maarakennuslalla kustannusnousu on ollut 2000-luvulla runsaat 3 % -yksikköä suurempi kuin yleinen inflaatiokehitys. Tämä johtuu todennäköi-

sesti suurelta osin polttonesteisiin perustuvan energian merkittävästä roolista työkon- ja kuljetusvaltaisessa toiminnassa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että talouden epävarmassa nykytilanteessa on mahdollonta arvioida tulevaa hintakehitystä, mutta kantaa kuitenkin huolta siitä, että ennustettu maarakennuslalan kustannustason nousu (5—6 %/v) merkitsee toteutuessaan perustienpidossa vuosittain noin 30 miljoonan euron lovea perustienpidon ostovoimaan (eli hallituskauden aikana puhutaan jo yli 100 miljoonan euron tasosta), mikäli vastaavaa korjausta ei tehdä budjettiramiin. Perustienpidon rahasta lähes puolet sitoutuu pitkäkestoisiin, indeksisidonnaisiin urakoihin (hoidon alueurakat, lauttaliikenne, valaistus sekä pieni osa päällysteiden uusimisesta ja sil-lankorjauksista).

Indeksisidonnaisuutta rajaa sitä koskeva lainsäädäntö. Indeksien käyttöä rajoittavaan lakiin on aikoinaan haettu ja saatu poikkeuksia mm. elinkaarisopimuksiin sekä alueurakoiden ja lauttaliikenteen sopimuksiin.

Valiokunta pitää kustannustason vaihteluita suurena ongelmana. Valiokunnan näkemyksen mukaan tulee harkita perusväylänpidon määrärahojen sitomista indeksiin, jotta välttytään tilanteelta, jossa tosiasialliset toimintamahdollisuudet nousevien hintojen tilanteessa vähenevät jopa nimellisesti lisääntyvistä määrärahoista huolimatta.

Investoinnit

Päärata

Hankkeiden osalta valtiovarainvaliokunta on liikennepoliittisesta selonteosta antamassaan lausunnossa nostonut esille pääratahankkeen. Hankkeiden rahoitussuunnitelman osalta se toteaa, että Oulu—Seinäjoki-hankkeen rahoitusta on arvioitava vielä uudelleen. Nyt kaavailtu rahoitustaso johtaa hankkeen pitkittymiseen aina 2020-luvulle saakka, mikä aiheuttaa tarpeettomia lisäkustannuksia ja heikentää sekä henkilöliikenteen että teollisuuden kuljetusten toimivuutta ja kilpailukykyä.

Myös liikenne- ja viestintävaliokunta on liikennepoliittisesta selonteosta antamassaan mietinnössä painottanut pääradan merkitystä maanlogistisena selkärankana ja kantaa huolta hankkeen sujuvasta toteuttamisesta. Nykyisen radan perusparannuksen vuosittaisten määrärahojen tulee Ratahallintokeskuksen arvioiden mukaan olla noin 90 miljoonaa euroa. Nyt esitetyllä 49 miljoonan euron tasolla VR arvioi radan kuntoon saattamisen kestävän lähes 20 vuotta liikennehaittoineen. Tämä viive ja haitta on niin suuri, että on todennäköistä, että koko rautatieliikenne menettää markkinaosuuksia ja houkuttelevuuttaan pitkällä aikavälillä. Valiokunta korostaa, että korjaukset tulee suorittaa siten, että ne eivät aiheuta häiriöitä nykyiselle liikenteelle. Valiokunnan näkemyksen mukaan liikenteen sujuvuus voidaan taata ainoastaan, mikäli ensi vaiheessa rakennetaan kaksoisraide välille Seinäjo—Oulu ennen laajoja, liikennettä haittaavia peruskorjauksia.

Valiokunta esittää, että valtiovarainvaliokunta kiirehtisi hankkeen toteuttamista, ja pitää myös vaihtoehtoisia rahoitusmalleja kaksoisraiteen toteuttamisessa hyvinä.

Taloudelliselle kehitykselle välttämättömän infrastruktuurin kehittäminen

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että määrättyihin projektiluonteisiin liikenneinvestointeihin pitää olla mahdollista reagoida hallituskautta ja selontekomenettelyä nopeammin. Tällaisia projekteja ovat mm. kaivosprojektit, joiden alueellinen merkitys elinkeinoelämälle ja työllisyydelle on suuri.

Valtiovarainvaliokunta on liikennepoliittista selontekoa käsittelevässä lausunnossaan todennut, että jälkirahoitusmalli sopii esimerkiksi avattavien kaivosten tarvitsemien infrayhteyksien rakentamiseen. Tällöin toisena osapuolena on yritys, joka arvioi hankkeen ja sen korkokulujen rahoittamisen liiketaloudelliselta pohjalta.

Valtiovarainvaliokunta on pitänyt menettelyä tarkoituksenmukaisena, sillä se poistaa suurelta osin valtion hukkainvestoinnin riskin ja on siten valtion kannalta turvallinen. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa riittävää valmiutta rea-

goida alueellisen kehityksen kannalta tarvittavalla nopeudella.

Joukkoliikenne

Eduskunnan liikennepoliittista selontekoa koskevan kannanoton mukaan joukkoliikenteen houkuttelevuutta on lisättävä kehittämällä lippujärjestelmiä, joukkoliikenteen palvelujen yhteensopivuutta, palvelutasoa ja luotettavuutta. Suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuki on otettava käyttöön vuonna 2009.

Joukkoliikennemäärärahat. Valiokunta kantaa huolta siitä, että talousarvioesitys ei ole eduskunnan kannanoton mukainen. Vuoden 2009 budjetissa kaupunki- ja seutulippualennusten valtionavustukseen esitetään 11,7 miljoonan euron määrärahaa, mikä on 2 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuoden 2008 toteutunut valtionavustus. Alueellisten liikenteen palvelujen ostoon ja paikallisen liikenteen valtionavustukseen talousarvioesityksessä on 1 miljoonaa euroa viimevuotista vähemmän eli 26,35 miljoonaa euroa. Lääninhallitusten arvioiden mukaan noin 300—500 linja-autovuoroa jouduttaisiin lopettamaan vähennysten seurauksena.

Valiokunta painotti liikennepoliittisen selonteon yhteydessä, että kaupunkien sisäinen ja seudullinen liikenne, kuntien sisäinen ja kuntakeskusten välinen liikenne sekä pikavuorot muodostavat toimivan valtakunnallisen bussiliikenneverkoston, jonka toimintakyvystä on kokonaisuudessaan huolehdittava. Valiokunta kiinnittää uudelleen erityistä huomiota haja-asutusalueiden väestön liikkumismahdollisuuksiin.

Jotta eduskunnan kannanoton mukaiset toimenpiteet voidaan toteuttaa alueellisen liikenteen palvelujen ostoon ja paikallisen liikenteen valtionavustukseen sekä kaupunki- ja seutulippualennusten valtionavustukseen varattujen määrärahojen tulee olla vähintään nykyisellä tasolla.

Suurten kaupunkien liikenne. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että vuoden 2009 talousarvioesitys sisältää suurille kaupunkiseuduille suunnatun joukkoliikenteen tuen. Valiokunta on liiken-

nepoliittisesta selonteosta antamassaan lausun-
nossa kannattanut suurten kaupunkien joukkoliik-
kennetuen aikaistamista vuodelle 2009, mutta on
samalla todennut, että joukkoliikenteelle kehys-
selonteossa varatut määrärahat ovat tarpeeseen
nähdn riittämättömät. Nyt ehdotettu 5 miljoo-
nan euron määräraha onkin aivan liian pieni, ja
kun samanaikaisesti muun maan joukkoliikenne-
määrärahat vähenevät, asiantuntijakuulemisen
mukaan on myös mahdollista, että Tampere ja
Turku jäävät käytännössä ilman lisärahoitusta,
jos seutulippuihin käytettävissä olevat määrära-
hat pienenevät nykyisestä. Nykyisestä seutulip-
putuesta suuri osa kohdentuu juuri Tampereen ja
Turun seuduille.

Valiokunta pitää nyt käyttöön otettavaa suur-
ten kaupunkien liikenteen tukea hyvänä ja kat-
soo, että sitä varten tulee jatkossa varata tar-
peeksi määrärahoja, jotta se on tuloksellinen.
Valiokunta pitää aiheellisena jatkossa laajentaa
määrärahaa koskemaan myös muita suuria kau-
punkialueita kuin Helsinkiä, Tamperetta ja Tur-
kua.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehit-
tämiseen valiokunta esittää, että valtiovarainva-
liokunta lisää momentille 31.30.63 Joukkoliik-
enteen palvelujen osto ja kehittäminen lisära-
hoitusta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta
esittää,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edel-
lä olevan huomioon,*

*että valtiovarainvaliokunta lisää mo-
menteille 31.10.21., 31.10.22., 31.10.23
ja 31.30.64 perusväylästä välttämä-
töntä lisärahoitustarvetta vastaavan
määrärahan ja ottaa mietintöönsä lau-
suman, jossa edellytetään perusväylän-
pidon määrärahojen pysyvää nostamis-
ta lähivuosina nykyisen perusväylästä
ylläpitämisen ja järkevän kehittämisen
edellyttämälle riittävälle tasolle siten,
että korjausvelan takaisimaksu mahdol-
listuu,*

*että valtiovarainvaliokunta kiirehtii
pääradan kunnostushanketta ja*

*että valtiovarainvaliokunta lisää mo-
mentille 31.30.63 lisärahoitusta jouk-
koliikenteen houkuttelevuuden lisäämi-
seksi eduskunnan 10.9.2008 tekemän
kannanoton mukaisesti.*

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2008

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Martti Korhonen /vas
vpj. Saara Karhu /sd
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Marko Asell /sd
Leena Harkimo /kok
Lauri Kähkönen /sd
Mats Nylund /r
Pentti Oinonen /ps

Reijo Paajanen /kok
Markku Pakkanen /kesk
Lyly Rajala /kok
Janne Seurujärvi /kesk
Johanna Sumuvuori /vihr
Ilkka Viljanen /kok
vjäs. Sari Palm /kd.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Sosialidemokraattien mielestä perusväylänpidon lisärahoituksen vahvistamiseen ja joukkoliikenteen tukemiseen ei valiokunnan lausunnossa oteta riittävän vahvaa ja todellisen tarpeen kattavaa kantaa.

Perusväylänpito

Hallituksen on kannettava vastuunsa liikenteen pitkäjänteisestä, ennustettavasta, luotettavasta ja ympäristöystävällisestä investointipolitiikasta. Epävarmuus vaikuttaa kielteisesti joka taholle ja käy kalliiksi kaikille sekä heikentää liikenneturvallisuutta merkittävästi. Pitkäjänteisyyden perusehto on uskottavuus ja määrärahojen riittävyys siten kuin eduskunta on jo pitkään hallitukselta edellyttänyt.

Viime vuosina tiestön kunnossapidon kustannukset ovat kasvaneet noin 25—30 miljoonaa euroa vuodessa, ja asiantuntijoiden mukaan vuotuisia perustienpidon määrärahoja tarvittaisiin huomattavasti lisää. Hallitus on kuitenkin leikkaamassa perustienpidon määrärahoja peräti 14 miljoonaa euroa.

Korjauskustannukset nousevat jatkuvasti, tieverkon kunto heikkenee, kevyen liikenteen väyliä ei pystytä rakentamaan, liikenneturvallisuus vaarantuu ja viranomaiset joutuvat turvautumaan liikennerajoituksiin. Myös siltojen kunto huononee. Asiantuntijat ovat arvioineet, että tällä hetkellä peruskorjausta vaatii 2 000 siltaa, joista 1 000:tta pidettiin kiireellisenä.

Hallitus on leikkaamassa myös perusradanpidon määrärahoja yli 24 miljoonalla eurolla. Perusradanpidossa joudutaan keskittymään koko rataverkon pitämiseen liikennöitävässä kunnossa, kun taas palvelutasoa parantavat hankkeet jäävät toteutumatta. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, kun samaan aikaan laiminlyödään muun rataverkon palvelutason kehittäminen. Ratojen peruskorjaustason laiminlyönti on todettu jopa erääksi suurimis-

ta riskeistä VR:n sisäisissä riskianalyyseissa. Tämä tarkoittaa ongelmia liikenteen täsmällisyydessä ja liikennerajoitusten määrän kasvua. Heikkokuntoinen rataverkko sisältää myös turvallisuusriskejä, joihin kuuluu muun muassa ta-soylikäytävien suuri määrä.

Kuten valiokunnan lausunnossa todetaan, alan keskeisten viranomaisten arvioiden mukaan perusväylästä välitön lisärahoitustarve on noin 148 miljoonaa euroa. Asiantuntijakuulemisissa on aikaisemmin esitetty jopa 200 miljoonaa nousevia arvioita.

Joukkoliikenne

Hallituksen toimenpiteet vastaavat heikosti ilmastomuutoksen liikennepolitiikalle asettamiin vaatimuksiin. Muun muassa joukkoliikenteen toimenpiteissä jäädään lähtökuoppiin.

Joukkoliikenteen peruspalvelutason lähtökohtana tulee olla jokaisen suomalaisen jokapäiväisen arkielämän liikkumisen turvaaminen sekä paremman ilmastopolitiikan noudattaminen. Taavoitteena on oltava joukkoliikenteen käytön lisääminen.

Joukkoliikenteen osuuden kasvattaminen on tärkeä keino leikata liikenteen aiheuttamia ympäristöhaittoja. Suurissa asutuskeskuksissa tehdään yli 70 prosenttia Suomen joukkoliikenteen matkoista. Useissa Euroopan suurissa kaupungeissa valtio tukee joukkoliikennettä 50—60 prosentilla, mutta Suomessa suurten kaupunkien joukkoliikenteen tulot perustuvat lipputuloihin ja kuntien myöntämään rahoitukseen. Hallituksen joukkoliikenteeseen suuntaama tuki vuodelle 2009 ei riitä kattamaan edes polttonesteiden hintojen rajua nousua.

Joukkoliikenteen tukemisessa hallitus toimii oman hallitusohjelmansa ja eduskunnan tahdon vastaisesti, ja rahoitukseen tarvitaankin selkeä tasokorotus. Laadukasta joukkoliikennettä ei pystytä ylläpitämään pelkillä asiakastuloilla ja kuntien rajallisella rahoituksella, vaan valtakun-

nallisesti tasapuolisen ja kattavan joukkoliikenteen turvaaminen riittävällä valtion tuella on välttämätöntä. Tuen pitää näkyä lippujen hinnoissa siten, että joukkoliikenteestä tulee nykyistä kilpailukykyisempi

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa momentille 31.10.21 lisäyksenä 40 miljoonaa euroa perustienpitoon ja momentille 31.10.22 lisäyksenä 40 miljoonaa euroa perusradanpitoon

naa euroa perustienpitoon ja momentille 31.10.22 lisäyksenä 40 miljoonaa euroa perusradanpitoon

ja momentille 31.30.63 lisäyksenä 30 miljoonaa euroa joukkoliikenteen tukemiseen

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2008

Saara Karhu /sd
Lauri Kähkönen /sd
Marko Asell /sd

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Maanteiden kunnossapitoon ja perusparantamiseen on hallituksen talousarvioehdotuksessa varattu määräraha, jonka reaaliarvo vähenee kuluvaan vuoteen verraten. Erityisesti alemmanasteisen tiestön hoito ja kunnossapito kärsivät. On huomioitavaa, että alempi tiestö on myös tärkeä osa tieverkkoa. Se palvelee laajapohjaisesti kansaa ja myös elinkeinoelämää. Perustienpidon toimenpiteet ovat liikenneturvallisuudesta huolehtimista.

Kustannustason nousu, joka on maanrakennuksen osalta yli 9 %, aiheuttaa lisäongelmia. Koko maan liikenneturvallisuus vaarantuu yhä enemmän heikon tiestön takia. Määrärahatilan-

teen kiristyminen aiheuttaa asiantuntijoiden mukaan erityisesti pienempien tiehankkeiden määrän vähenemistä.

Perustienpidon määrärahaa tulee lisätä 30 000 000 euroa. Tällä lisäyksellä tiestön kohtuullinen kunnossapito voidaan turvata kustannuspaineiden alla, vaikka tarpeelliseen perusparantamiseen se ei riitä.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella ehdotan,

*että valtiovarainvaliokunta lisää
30 000 000 euroa momentille 31.10.21
perustienpitoon*

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2008

Sari Palm /kd