

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 5/2014 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2015

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 19 päivänä syyskuuta 2014 lähettänyt hallituksen esityksen eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2015 (HE 131/2014 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokunnalle.

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

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- budjettineuvos Elina Selinheimo, valtiovarainministeriö
- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto, liikenneneuvos Riitta Viren ja viestintäneuvos Elina Normo, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Kristiina Tikkala, Liikennevirasto

- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi, Helsingin seudun liikenne HSL
- johtaja Jouni Karjalainen, Destia Oy
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- asiantuntijapalveluiden päällikkö Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- hallintopäällikkö Timo Koskinen, Suomen Taksiliitto
- toimitusjohtaja Jarmo Matilainen, Finnet-liitto ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, Infra ry edustaan Rakennusteollisuus RT:tä.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- VR-yhtymä
- FiCom ry
- Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY
- Suomen Tieyhdistys.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallinnonalan määrärahat

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtion talousarvioesitystä 2015

liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta. Lausunnossaan valiokunta keskittyy ennen kaikkea perusväylänpidon rahoitukseen, kuljetusten ja logistiikan toimivuuden ja kustannusten merkitykseen Suomen kilpailu-

kyvyn kannalta sekä laajakaistarakentamisen ja joukkoliikenteen rahoitukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle esitetään määrärahoja yhteensä 2 854 miljoonaa euroa vuodelle 2015. Tästä liikenneverkon määräraha on 1 629 miljoonaa euroa, mikä tarkoittaa noin 5 prosentin vähennystä vuoteen 2014 verrattuna. Liikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin osoitetaan 208 miljoonaa euroa, liikenteen viranomaispalveluihin 49 miljoonaa euroa ja luokkaan viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen on osoitettu 546 miljoonaa euroa. Tutkimuksen määrärahaksi on esitetty 45 miljoonaa euroa.

Väyläverkon kehittämismomentille esitetään uusien väylähankkeiden rakentamiseen valtuuksia yhteensä 246 miljoonaa euroa, mikä on 162 miljoonaa euroa enemmän kuin kuluvan vuoden valtuudet. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että kesän lopulla II lisätalousarviossa esitettiin kasvun vauhdittamiseksi yhteensä 52 miljoonan euron valtuuksia väylähankkeisiin. Valiokunta pitää hyvänä, että rahoituskaudella pystytään aloittamaan kuusi uutta väylähanketta ja joiltakin osin hankekohtaista rahoitusta voidaan myös hieman tarkistaa ylöspäin, esim. ennakoitua suuremmista korjaustarpeista johtuen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että infrastruktuuri-investoinneilla voi olla myös olennainen elvyttävä vaikutus ja huomattava osa tehdyistä panostuksista palautuu takaisin valtiolle erilaisten maksujen ja verojen muodossa. Liikenteen rahoituksella ja investoinneilla voidaan edistää talouskasvua, parantaa työllisyyttä ja luoda samalla uskoa tulevaisuuteen. Viimeaikaisten selvitysten mukaan tällä hetkellä mm. urakkahinnat ovat aiempaa matalampia ja ajankohta olisi muutoinkin edullinen julkisten investointien tekemiselle.

Valiokunta tiedostaa, että liikenteen määrärahataso on aina kompromissi muiden yhteiskunnan tarpeiden kanssa ja heikossa taloudellisessa tilanteessa rahoitustasosta joudutaan välttämättä tinkimään. Valiokunta kuitenkin korostaa voimakkaasti, että erityisesti perusväylänpidon rahoitustilanne kehyskaudella ja pidemmälläkin tähtäimellä on erittäin huolestuttava. Valiokun-

ta korostaa, että liikenteen ja erityisesti perusväylänpidon määrärahojen määräytymisessä ja kehityssuunnassa tulisi ottaa huomioon liikennesektorin huomattava merkitys kaikille muille hallinnonaloille, elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä ihmisten arkiliikkumiselle. Myös viestintäsektorilla ja viestintäverkoilla on yhteiskunnan toimivuuden kannalta tänä päivänä olennainen merkitys ja sen eri hallinnonaloille tarjoamat mahdollisuudet ovat vielä keskeisiltä osin hyödyntämättä. Valiokunta katsoo, että tämän tulisi näkyä jatkossa myös kyseisen sektorin rahoituksessa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa voimakkaasti eduskunnan hyväksymän liikennepoliittisen selonteon ja sen toimeenpanon merkitystä sekä liikennepoliittikan strategisten valintojen että rahoituksen suunnittelun ja kohdentamisen osalta. Selkeisiin olosuhteiden muutoksiin on välttämätöntä reagoida myös hanketoteutuksissa. Selonteon linjauksista tulee kuitenkin pitää kiinni ja esimerkiksi selonteossa päätetyt hankkeet on aloitettava ja toteutettava suunnitellusti, jollei muutoksille ole olemassa erityisen painavia perusteita.

Perusväylänpito

Valiokunta pitää perusväylänpidon määrärahatasoa täysin riittämättömänä. Talousarvioesityksessä on varattu vuodelle 2015 liikenneverkon ylläpitoon 907 miljoonaa euroa, mikä merkitsee vuoteen 2014 verrattuna noin 8 prosentin vähennystä. Määrärahasta päivittäisen kunnossapidon osuus on 382 miljoonaa euroa, ylläpidon 336 miljoonaa euroa, liikenteen palvelujen 180 miljoonaa euroa ja parantamisen osuus 73 miljoonaa euroa.

Tienpitoon osoitetaan esityksessä 510 miljoonaa euroa, radanpitoon 311 miljoonaa euroa ja vesiväylänpitoon 86 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää hyvänä ja välttämättömänä, että aiempiina vuosina jo käynnistettyjä mm. liikenteen ohjausjärjestelmiä ja rautatieliikenteen routa- yms. korjauksia koskevia hankkeita jatketaan suunnitelmien mukaisesti.

Valiokunta pitää hyvänä, että kehyspäättökssä alun perin tehtyä 100 miljoonan euron perusväylänpidon momentille kohdistuvaa leikkausta on vähennetty 30 miljoonan euron lisäyksellä perusväylänpidon momentille. Kokonaisuutena valiokunta pitää kuitenkin erittäin valitettavana, että liikenneverkon kunnon jatkuvasta heikkenemisestä ja kustannustason noususta huolimatta rahoitus vähenee 83 miljoonaa euroa vuoden 2014 talousarvion rahoitustasoon verrattuna. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että esimerkiksi Ruotsissa rahalliset panostukset ovat kaksinkertaiset Suomeen verrattuna, ja Suomessa tulisikin pyrkiä pidemmällä tähtäimellä saamaan tätä eroa kiinni.

Esityksen mukaan liikenneverkolla varmistetaan keskeisen väyläverkon tarkoituksenmukainen kunto sekä koko verkon päivittäinen liikennöitävyys ja hoitotaso. Erityisesti painotetaan raideliikenteen täsmällisyyttä ja toimintavarmuutta parantavia toimenpiteitä. Esityksen perustelujen mukaan muun kuin keskeisen päällystetyn tieverkon ja sorateiden kunto heikkenee merkittävästi, mikä johtaa lisääntyviin nopeus- ja painorajoituksiin. Huonokuntoisten maantie- ja rautatiesiltojen määrä ja radanpidosta aiheutuvat liikennerajoitukset lisääntyvät, erityisesti vähäliikenteisellä rataverkolla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan radanpidon rahoitustaso tulee asettamaan haasteita rautatieliikenteen palvelutason säilyttämisen kannalta. Saadun selvityksen mukaan routavauriot ja mm. teknisten laitteiden ikääntyminen haittaavat jatkossakin myös päivittäistä liikennettä.

Saadun selvityksen mukaan päällystettyjen teiden kunto heikkenee osin myös keskeisellä, mutta erityisesti alemman asteisella tieverkolla. Esityksen mukaan päällystettyjen teiden osalta tavoitteena on vuodelle 2015, että kuntoluokissa huono ja erittäin huono kunto olisi keskeisellä tieverkolla enintään 850 km ja muulla tieverkolla 6 100 km, kun vertailun vuoksi vuoden 2013 toteutuma oli 850 km keskeisellä tieverkolla ja 4 150 km muulla tieverkolla. Saadun selvityksen mukaan keskeisen verkon ulkopuolisesta päällystetystä tieverkosta huonokuntoista on nykyisin noin 10 prosenttia, mutta jo vuonna 2015

tämä osuus nousisi arviolta 15 prosenttiin. Tämä tarkoittaa samalla sitä, että nopeusrajoitusten alentaminen tulee olemaan tarpeen varsin laajalla tieverkon osalla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös huonokuntoisten siltujen määrä kasvaa. Erityisiä ongelmia on hyvin vähäliikenteisillä teillä ja -radoilla, joihin rahoitusta ei riitä käytännössä juuri lainkaan.

Asian käsittelyn yhteydessä on tuotu esille näkemyksenä, että nykyisellä valtion rahoitustasolla esim. tasoristeyksien vähentämismahdollisuudet saattavat heikentyä myös kuntien talustilanne huomioon ottaen merkittävästi, mitä valiokunta pitää hyvin valitettavana mm. liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden edistämisen kannalta. Liikenneturvallisuuden puolesta tehdään Suomessa mm. Liikenneturvan ja muiden alan toimijoiden osalta paljon hyvää työtä, ja myös väylärahoituksen tulee olla sillä tasolla, että liikenteen turvallisuutta voidaan kehittää. Valiokunta kantaa huolta myös pieniin rakennuskohteisiin käytettävän rahoituksen vähäisyydestä, mikä hankaloittaa paikallisten kevyen liikenteen ja mm. liikenneturvallisuushankkeiden etenemistä.

Valiokunta viittaa talousarvioesityksen perusteluihin, joiden mukaan maanteiden, rautateiden ja vesiväylien arvioitu yhteenlaskettu korjaustarve (ns. korjausvelka) on noin 2,3 miljardia euroa. Välttämätön korjaustarve on esityksen perustelujen mukaan noin 1 miljardi euroa, joka edellyttäisi noin 100 miljoonan euron vuosittaista lisärahoitusta, jotta liikenneverkon kunto ei heikkene nykyisestä tasosta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että nykyinen rahoitustaso ja rahoituksen kehityssuunta tarkoittanee käytännössä sitä, että tulevaisuudessa päällysteitä ja muita tien rakenteita joudutaan korjaamaan suuremmilla summilla, kuin mitä tällä hetkellä vuosittain rahassa säästetään. Säästäminen tässä vaiheessa tulee siten kalliimmaksi pidemmällä tähtäimellä. Esityksen perustelujen mukaan yksityisteiden valtionavustus kohdistuu vain vähäisessä määrin teiden parantamiseen ja vuonna 2015 voidaan avustaa ainoastaan yksittäisiä tienparannuskohteita. Yksitysteiden rahoitukseen esitetystä 3 miljoonan

euron määrärahastä vuodelle 2015 on tarkoitus käyttää noin 2 miljoonaa euroa lauttojen käytön tukemiseen. Loppuosa määrärahastä, noin 1 miljoona euroa, käytetään erityisesti yksityisteiden liikennöitävyyden kannalta kiireellisimpien siltojen ja suurien rumpujen parantamiseen tai tien vaurioitumisten korjaamiseen. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että sen saaman selvityksen mukaan kunnat käyttävät yksityisteiden tukemiseen vuosittain yhteensä noin 30 miljoonaa euroa.

Valiokunta pitää yksityisteiden rahoituksen tasoa tarpeisiin nähden aivan riittämättömänä. Yksityisteitä on Suomessa yhteensä yli 350 000 kilometriä, ja on selvää, että esitetty rahoitustaso ei riitä yksityistieverkon kunnon ylläpitämiseen. Valiokunta korostaa, että yksityistiet ovat haja-asutusalueille välttämätön infrastruktuuri, jota käyttää suuri osa kansalaisista. Myös monet tärkeät elinkeinoelämään, metsä-, elintarviketai energiateollisuuteen liittyvät raaka-aineyms. kuljetukset lähtevät yksityisteiltä, ja niillä on merkitystä myös matkailun kannalta. Valiokunta katsoo, että rahoituksen kohdentaminen pääväylien kunnon varmistamiseen on tärkeää, mutta tämä ei saisi kuitenkaan johtaa yksityisteiden kunnon romahtamiseen. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että tiekunnat joutuvat nykyisen lainsäädännön perusteella maksamaan valtiolle huomattavan määrän arvonlisäveroja tienhoitoon liittyvistä kustannuksista. Valiokunta pitää myös tästä syystä kohtuuttomana, että yksityisteiden tukea on vähennetty vuosi vuodelta erittäin voimakkaasti.

Liikenteen rahoituksen ja liikennepolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. Valiokunta on kannanotoissaan korostanut vaalikautta selvästi pidemmän tarkastelujakson merkitystä esimerkiksi perusväylänpidon ja väylien kehittämisinvestointien osalta. Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että pitkäjänteisellä yli hallituskausien ulottuvalla liikenneverkon suunnittelulla voidaan lisätä kustannustehokkuutta ja kohdistaa investoinnit tulevaisuuden tarpeita ja yhteiskuntaa kokonaisuutena parhaiten palveleviin hankkeisiin. Valiokunta kiinnittää huomiota myös TEN-T-verkon toteuttamisen suunnitteluun ja

EU:n rahoitusmekanismien hyödyntämisen tarpeeseen. TEN-T-verkon vaatimat investoinnit tulee voida toteuttaa siten, että ne eivät vie jatkossa kohtuuttomasti mahdollisuuksia kehittää muilta osin Suomen liikenneverkkoa. Valiokunta toteaa, että perusväylänpito- ja investointikohteet on valittava liikennevirtojen, elinkeinoelämän tarpeiden ja väylien kunnon perusteella, jotta investoinneilla ja käytettävissä olevalla rahamäärällä saadaan aikaan mahdollisimman suuri hyöty. Valiokunta katsoo, että lähtökohtaisesti niukkoja resursseja on järkevää käyttää ennen kaikkea nykyisen liikenneverkon ja jo tehtyjen investointien tehokasta hyödyntämistä edistäviin toimenpiteisiin.

Valiokunta korostaa parlamentaarisen korjausvelkatyöryhmän työn keskeistä merkitystä lähitulevaisuuden liikenteen rahoitusratkaisujen löytämiseksi ja liikenneverkon kunnon kehittämiseksi. Kyseinen työ lähti käytännössä liikkeelle liikenne- ja viestintävaliokunnan liikenneministeriölle tekemästä selvityspyynnöstä. Parlamentaarisen työryhmän tehtävänä on mm. tuottaa tilannekuva Suomen liikenneverkkojen tilasta ja kartoittaa toteuttamisvaihtoehtoja tarvittaville korjauksille ja liikenneverkon ylläpidolle. Tulevaisuuden kannalta erityisen merkittävää on, että työryhmän tehtävänä on laatia ehdotus perusväylänpidon ja liikenneverkon kehittämiseen tarvittavasta pitkän aikavälin rahoituksesta. Valiokunta kannustaa työryhmää ennakkoluulottomaan ja liikenneverkon yhteiskunnalliset kokonaisvaikutukset huomioivan arvioinnin tekemiseen. Liikenneverkko on keskeinen kansallinen kilpailutekijä, ja sen kehittämisessä ja ylläpidossa on tarpeen harkita jatkossa myös uuden tyyppisiä rahoitusratkaisuja ja -malleja. Valiokunta katsoo, että perusväylänpidon rahoitustasoa tulisi korottaa pysyvästi ja sitoa rahoitus indeksiin, jotta rahoitus pysyy pitkäjänteisemmin myös kustannuskehityksen tasolla ja rahoituksen ostovoima säilyy.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan uudenaikaisilla suunnittelu- ja rakentamisratkaisuilla tai laatutason määrittelyillä voi olla mahdollista saada käytettävissä olevalla rahoituksella aikaan merkittävästi enemmän vaikutuksia. Ny-

kyiset kilpailuttamismallit eivät saadun selvityksen mukaan mahdollista riittävää innovointia ja kokonaistaloudellisuuden huomioon ottamista hankkeiden toteutuksessa. Valiokunta katsoo, että liikenteen infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyä tulisi voida kehittää esimerkiksi hankkeelta haluttavaa palvelutasoa, välityskykyä tai muuta vastaavaa tavoitetta korostavaan suuntaan siten, että hankkeen toteuttajille voitaisiin haluttaessa jättää aiempaa enemmän liikku- mavaaraa toteutustavan osalta. Kilpailutuksiin tulisi siten pyrkiä lisäämään joustoa, jotta myös tarjouksen tekijä voisi etsiä uudenlaisia edullisia toimintamalleja ja toteutustapoja. Valiokun- nan saaman selvityksen mukaan esim. uudenlai- set teknologiat voivat mahdollistaa hankkeiden toteutuksessa esim. korjaustoimenpiteiden tar- kemman kohdistamisen, mitä kautta on mahdol- lista pyrkiä löytämään säästöjä. Valiokunta pi- tää hyvin tärkeänä, että jatkossa pyritään selvit- tämään, mitkä kaikki osatekijät vaikuttavat hankkeiden kustannusten kohoamiseen, ja pyri- tään löytämään näistä tekijöistä esimerkiksi tien keskeisiin rakenteisiin verrattuna ei-välttämättö- miä ja tarvittaessa siten myös käytännön hanke- toteutuksesta karsittavissa olevia tekijöitä. Pe- rusväylänpidossa ja rakentamisessa olisi tar- peen arvioida esim. väylägeometrian ja päälly- steiden leveyksien osalta erityisen kustannuste- hokkaita ratkaisuja, joita käyttämällä voitaisiin saada samalla rahalla selkeästi nykyistä enem- män aikaan.

Logistiikan kustannukset ja kilpailukyky

Suomessa toimivilla yrityksillä toiminnan logis- tiikkakustannukset ovat kansainvälisesti vertail- tuna korkeita, keskimäärin noin 14 prosenttia lii- kevaihdosta. Valiokunta katsoo, että suomalai- sella elinkeinoelämällä tulee olla edellytykset globaalisti kilpailukykyiseen toimintaan. Liik- kenteen ja logistiikan toimivuudella ja niistä ai- heutuvilla kustannuksilla on hyvin olennainen merkitys Suomen elinkeinoelämän kilpailuky- vyn kannalta. Myös perusväylänpidon rahoituk- sella on keskeinen rooli mm. liikennejärjestel- män toimivuuden kannalta. Mikäli liikenneväy-

län kunnossa tai välityskyvyssä on ongelmia, lii- kenne ei etene sujuvasti, mikä lisää kustannuk- sia ja samalla myös ympäristöhaittoja. Liikenne- järjestelmän tulee toimia kokonaisuutena siten, että tavaroiden ja ihmisten tehokas liikkuminen ja alueiden saavutettavuus pystytään turvaa- maan eri liikennemuotoja järkevästi hyödyn- täen.

Tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta noin kaksi kolmasosaa kulkee maanteitse ja henkilö- liikenteen suoritteesta yli 90 prosenttia. Suomen logistista kilpailukykyä on pyritty parantamaan mm. nostamalla raskaiden tavarankuljetusajo- neuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja massoja. Tätä tarkoitusta varten tiestön kunnostukseen on osoitettu kehys- kaudelle yhteensä 55 miljoonaa euroa, joka käy- tetään pääosin siltojen vahvistamiseen. Valio- kunnan saaman selvityksen mukaan kyseistä ra- hoitusta on tähän mennessä käytetty painorajoi- tettujen ja raskasta liikennettä heikosti kestä- vien siltojen korjaamiseen ja vahvistamiseen eri- tyisesti elinkeinoelämän kannalta keskeisillä kuljetusreiteillä. Rahoituksella on arvioitu saata- van korjattua noin 100 painorajoitettua siltaa, jolloin niiden määrä saadaan laskettua 520:stä noin 400:aan. Valiokunta toteaa, että käyttämäl- lä keskeisimpiä kuljetusreittejä käyttävissä tie- kuljetuksissa suurempia mittoja ja massoja voi- daan pyrkiä vähentämään kuljetuskustannuksia, lisäämään tätä kautta kilpailukykyä ja edistä- mään samalla myös ympäristötavoitteiden saa- vuttamista. Ajoneuvokaluston suuremmat mas- sat ovat valiokunnan saaman selvityksen mu- kaan kuitenkin haaste huomattavalle osalle tie- verkkoa, ja mm. yksityisteiden ja siltojen paino- rajoitukset asettavat tällä hetkellä huomattavia rajoitteita suurempien massojen laajamittaisem- malle hyödyntämiselle kuljetuksissa. Valiokun- ta pitää valitettavana, että kuljetusyritysten kul- jetuskalustoon jo tekemiä investointeja ei pysty- tä täysimittaisesti hyödyntämään väylien ja sil- tojen kunnosta johtuen. Laajamittaisempi suu- rempien mittojen ja massojen hyödyntäminen vaatisi jatkossa selkeästi lisärahoitusta, jota tu- lee pyrkiä löytämään valtiontalouden niin sal- liessa.

Esityksen mukaan liikenteen polttonesteiden veroon ehdotetaan korotusta, jolla on tarkoitus kerätä verotuloja 42 miljoonaa euroa. Diesel-polttoaineen hinta on noussut viime vuosina huomattavasti, ja veron korottaminen vuoden 2015 alusta lisää elinkeinoelämän logistiikkakustannuksia saadun selvityksen mukaan noin 10—20 miljoonalla eurolla. Edellisinä vuosina tehdyt korotukset ovat nostaneet näitä kustannuksia laskutavasta hieman riippuen noin 130—140 miljoonalla eurolla. Tavarankuljetusten lisäksi polttoaineen hinnannousu 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 olennaisia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Maantiekuljetuksia, joihin nyt esitetty verojen korotus kohdistuu, voidaan Suomessa vain varsin rajoitetusti korvata muilla kuljetusmuodoilla. Kuorma-autoliikenteelle uudesta korotuksesta aiheutuisi saadun selvityksen mukaan noin 11 miljoonan euron lisäkustannukset ja linja-autoliikenteelle noin 1,5—2 miljoonan euron lisäkustannukset. Valiokunta on jo useita kertoja aiemmin tuonut esille, että keskeinen logistiikkakustannusten vähentämisen ja kannattavuuden edistämisen väline voisi olla verotilimenetely tai muu vastaava ammattiliikenteen dieselveron palautusjärjestelmä. Uusien polttoaineen hinnankorotusten myötä tämän kaltaisen järjestelmän käyttöönoton tarve on entistäkin suurempi.

Valiokunta pitää hyvänä, että vielä käyttämättä olevaa alusinvestointien ympäristötukea voidaan käyttää mm. rikkidirektiivin elinkeinoelämän kilpailukykyyn kohdistuvien negatiivisten vaikutusten lieventämiseksi. Rikkidirektiivin aiheuttamia lisäkustannuksia pyritään kompensoidaan myös alentamalla väylämaksuja ja poistamalla ratavero osittain vuosiksi 2015—2017.

Suomen maantieteellisestä sijainnista johtuen Suomen ulkomaankauppa on hyvin pitkälle riippuvainen merikuljetuksista ja merenkulun ja

satamien logistiikan toimivuudesta kaikissa sääolosuhteissa. Tästä johtuen merikuljetusten toimivuudella ja kustannuksilla on hyvin keskeinen merkitys Suomen elinkeinoelämälle ja kilpailukyvyille. Tiekuljetuksilla on kuitenkin olennainen rooli myös merikuljetusten toimivuuden kannalta, sillä meriteitse kuljetettava tavara vieetään satamiin huomattavalta osin tiekuljetuksina. Valiokunta on hyvin huolissaan kuljetuselinkeinon kannattavuutta heikentävästä kustannusten jatkuvasta nousukehityksestä ja näiden lisäkustannusten vaikutuksista elinkeinoelämän kannattavuuteen. Valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä pyritään jatkossa parantamaan alentamalla Suomen nykyisin korkeita kuljetusten ja logistiikan kustannuksia erityisesti tie- ja merikuljetusten osalta. Tämä vaatii käytännössä laajaa keinovalikoimaa ja sekä liikennepoliittisia että muita ratkaisuja. Valiokunta kiinnittää erityistä huomiota veroratkaisujen ja muiden taloudellisten ohjauskeinojen merkitykseen kuljetuselinkeinon ja kustannusten alentamisen kannalta.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen ehdotetaan talousarvioesityksessä yhteensä 99 miljoonaa euroa, mikä merkitsee kevään kehyspäätökseen verrattuna 5 miljoonan euron vähennystä. Määrärahasta esitetään käytettäväksi junien kaukoliikenteen ostoihin 34,6 miljoonaa, junien lähiliikenteen ostoihin 9,1 miljoonaa ja alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin, hintavelvoitteisiin ja kehittämiseen 33,3 miljoonaa euroa. Suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemiseen esitetään varattavaksi yhteensä 17,75 miljoonaa euroa.

Valiokunta toteaa, että joukkoliikenteen rahoituksen reaalin arvo on laskenut jo useiden vuosien ajan mm. liikennöinnin kustannustason nousun myötä, mikä on lisännyt kuntien rahoitusvastuuta liikenteen järjestämisessä ja joukkoliikenteen palvelutason ylläpitämisessä. Asian tuntijakuulemisessa on esitetty näkemyksenä, että nykyinen määrärahaso ei riitä nykytasoi-

sen joukkoliikenteen ylläpitämiseen eikä riitä myöskään kaikilta osin joukkoliikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Esityksen perustelujen mukaan neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla tavoitteena on yksityisautoilun kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne erityisesti työmatkoilla. Tavoitteena on palvelutason parantaminen ja kulkutapaosuuden ja matkamäärien kasvattaminen. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla pyritään houkuttelevaan joukkoliikenteen tarjontaan. Pienillä kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen läheisillä haja-asutusalueilla taas pyritään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Peruspalvelutasoisella liikenteellä tarkoitetaan kansalaisten ja elinkeinoelämän välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. Peruspalvelutaso määritellään liikennejärjestelmätasolla, ja siten riittää, että se toteutuu yhdellä liikennemuodolla. Valiokunta pitää edellä mainittuja joukkoliikenteelle asetettuja yleisiä tavoitteita lähtökohtaisesti hyvinä ja kannatettavina. Valiokunta toteaa, että asetettujen tavoitteiden saavuttaminen ehdotetulla rahoitustasolla on haasteellista.

Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota kuntien ja maakuntakeskusten välisten joukkoliikennepalvelujen järjestämiseen ja niiden toimivuuden varmistamiseen. Suomen väestötiheys on tällä hetkellä Euroopan maista pienimpien joukossa ja Suomen pinta-ala taas suurimpien maiden joukossa, mikä tekee liikenteen järjestämisen erityisesti maaseudulla ja haja-asutusalueilla Suomessa haasteelliseksi. Valiokunta korostaa, että jos riittäviä joukkoliikennepalveluja ei saada syntymään markkinaehtoisesti, tavoitetaso tulee pystyä turvaamaan erilaisin palveluostoin ja tähän varattavin resurssein. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan joukkoliikenteen ostomäärärahojen niukkuus koettelee erityisesti elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten mahdollisuuksia suunnitella ja hankkia liikennettä markkinaehtoisen liikenteen täydentämiseksi paikallisten olosuhteiden tarpeita vastaavalla tavalla. Valiokunta korostaa, että joukkoliikenteen tavoitteiden saavuttaminen ja käynnissä olevan palvelusopimusasetuksen mukai-

sen joukkoliikenteen järjestämistapoja koskevan uudistuksen eteenpäin vieminen vaatii erityisesti haja-asutusalueiden liikenteen osalta yhteistyötä, uusia menettelytapoja, osaamisen kehittämistä ja eri joukkoliikennemuotojen yhteen toimivuuden kehittämistä, mutta myös julkisen rahoituksen riittävyyttä.

Rautatie- ja lentoliikenne ovat olennaisia osia maan sisäistä liikennejärjestelmää, ja lentoliikenteellä on myös keskeinen merkitys Suomen henkilöliikenteen ulkomaan yhteyksien kannalta. Rautatieliikenteellä on keskeinen merkitys erityisesti pitkien raskaiden tavarankuljetusten osalta. Esityksen mukaan lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joille matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Valiokunta korostaa valmisteilla olevan lentoliikennestrategian merkitystä ja toteaa, että pienemmillä lentotasemilla voi olla alueellisesti huomattavan tärkeä merkitys. Paikallisten yritysten toiminnan tai matkailuelinkeinon kannalta sekä kotimaisilla että kansainvälisillä lentoyhteyksillä voi olla ratkaiseva merkitys alueellisesti.

Valiokunta viittaa liikennepoliittisen selonteon linjaukseen, jonka mukaan joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima turvataan hallituskauden taitteessa tehtävällä kustannustason nousua vastaavalla tasokorotuksella. Valiokunta toteaa, että viime vuosien joukkoliikenteen rahoituksen jälkeenjääneisyyteen kattavasti vastaaminen vaatisi rahoituksen olennaista tarkistamista. Valiokunta katsoo, että jatkossa joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima tulisi mahdollisuuksien mukaan turvata myös vuosittaisilla indeksikorotuksilla. Lisäksi edellä jo mainitulla dieselveron palautusjärjestelmällä on mahdollista kehittää liikennöinnin kannattavuutta ja edistää myös tätä kautta joukkoliikenteen palvelutason toteutumista.

Taksiliikenteen osalta esityksessä ehdotetaan nykyisestä taksien autoverohuojennuksesta luopumista muiden kuin erityisvarusteltujen taksien osalta. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että verohelpotuksella on ollut taksiautoilijoille ja taksiliiketoiminnalle olennainen merkitys. Yhdessä esitettyjen ajoneuvoveron ja liikennepolttoaineiden veronkorotusten kanssa ehdo-

tettu muutos on merkittävä taksiliikenteen kannattavuuden kannalta. Taksiautoilijoille alan etujärjestön tekemän kyselyn mukaan vastanneista kolmannes ilmoitti muutoksen jälkeen hankkivansa auton käytettynä ulkomailta ja neljännes ilmoitti vaihtavansa autoa harvemmin. Joka kymmenes ilmoitti lopettavansa liikenteen, ja vain joka kymmenes ilmoitti, että mikään ei muuttuisi heidän toiminnassaan. Arvioita on esitetty myös siitä, että taksien hankinnan siirtyessä osittain muihin maihin tällä voisi olla myös haitallisia vaikutuksia kotimaisen autokaupan kannattavuuteen. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan edellä mainituista syistä johtuen ehdotuksesta saatava hyöty valtiolle saattaa todellisuudessa jäädä arvioitua pienemmäksi. Ensi vuoden verokertymä saattaa jäädä arvioitua pienemmäksi myös siitä syystä, että olennainen osa taksiautoilijoita todennäköisesti pyrkisi vaihtamaan kalustoaan muutoksesta johtuen jo vuoden 2014 puolella. Valiokunta ei pidä toivottavana sellaisen tilanteen syntymistä, jossa ehdotetun muutoksen verokertymä ei olennaisilta osin toteudu, mutta muutos heikentää tästä huolimatta taksiliikenteen kannattavuutta, ohjaa mahdollisesti kalustohankintoja ja samalla mm. hidastaa taksikaluston uusiutumistahtia.

Laajakaistarakentaminen

Valiokunta pitää esitettyä laajakaistatuen 5,5 miljoonan euron määrärahalisäystä erittäin hyvänä ja toteaa, että valiokunnan näkemyksen mukaan yhteiskunnan tulee olla jatkossakin mukana edistämässä haja-asutusalueiden laajakais-tainvestointeja ja hankkeiden toteuttamista mm. kansalaisten yhdenvertaisuuden ja palvelutason turvaamiseksi myös niillä haja-asutusalueilla, joille verkkoa on vaikeaa saada rakennettua puh-

taasti kaupallisin perustein. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että laajakaistahanke pyritään viemään sille asetettujen tavoitteiden mukaisesti loppuun. Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että jatkossa tulisi pyrkiä keskittymään myös jo rakennetun verkon tällä hetkellä vielä monin paikoin turhan vähäisen käyttöönoton edistämiseen.

Eräitä muita näkökohtia

Maankäytön, asumisen ja liikenteen kattavien MAL-aiesopimusten edistämiseksi valtio rahoittaa pieniä kustannustehokkaita hankkeita. Valiokunta toteaa, että MAL-sopimukset ovat myös jatkossa tärkeitä alueiden pitkäjänteisen ja tehokkaan liikennesuunnittelun ja rakentamisen kannalta. Eri toimintojen yhteen toimivuuden varmistamisella ja järkevällä sijoittamisella voidaan edistää myös liikenteen sujuvuutta ja kustannustehokkuutta.

Viestintäviraston kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan esityksessä ehdotetaan varattavaksi Viestintäviraston toimintamenoihin 1,5 miljoonaa euroa vuodelle 2015. Valiokunta pitää tätä erittäin hyvänä ja toteaa, että jatkossa Viestintäviraston kyberturvallisuustoimintojen resurssien ja rahoituksen määräytymisessä tulee ottaa huomioon myös mahdollisesta toimintaympäristön muuttumisesta johtuvat tehtävien määrää tai laatua koskevat muutokset.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

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

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Perustiestön ja yksityisteiden kunnossapito

Perussuomalaiset tunnustavat vaikeat ajat. Tällä hetkellä valtion taloustilanne on sen verran huono, että tarvitaan pitkän aikavälin rakenteellisia uudistuksia, jotta rahat riittäisivät nykyisen tieverkoston ylläpitoon. Vaihtoehtoisia rahoitusvaihtoehtoja tulee pohtia ja näihin liittyviä kysymyksiä on selvitettävä.

Maamme hallitukset ovat vuosia laiminlyöneet tarvittavat investoinnit tie- ja rataliikenteeseen, eikä Stubbin istuva hallitus tee tässä poikkeusta. Asiantuntijoiden mukaan olisi edullisempaa hoitaa ylläpito kunnolla nyt kuin ryhtyä isompiin korjaustalkoisiin tulevaisuudessa. Yhden euron säästö teiden kunnossapidossa aiheuttaa kolmen euron vahingon. On siis kansantalouden kannalta hölmöläisten hommaa säästää väärässä paikassa kasvattaen laskua lastemme maksettavaksi. Nykyaikainen teknologia antaa edullisen ja tehokkaan mahdollisuuden tutkia tietämme kuntoa täsmällisesti digitaalisen kuvantamisen avulla. Siihen sijoitetut enintään 10 miljoonaa euroa maksaisivat itsensä moninkertaisesti takaisin tehostuneena tienkunnostuksena.

Hallitus antaa mielestämme kansallisen pääoman valua hiekkään, ehdotammekin siksi lisättäväksi 300 miljoonaa euroa perustienpitoon. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hyväkuntoinen tieverkosto on edellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Näin luodaan toimintaedellytyksiä yrityksille, jotta ne pystyvät toimimaan maamme jokaisessa kolkassa, ja samalla pidetään nykyistä paremmin koko Suomi asuttuna.

Kyse on myös tienkäyttäjien turvallisuudesta. Tuhannet lapset ja nuoret joutuvat kulkemaan joka päivä koulumatkoillaan asianmukaisen jalka- ja pyöräkäytävien puuttuessa pitkin vilkkaasti liikennöityjä maanteiden pientareita. Tähän asiaan tulee teiden rakentamisen ja kunnostamisen yhteydessä aina kiinnittää huomio-

ta. Samoin on syytä kiinnittää huomiota katuverkoston kuntoon. Halkeilevat asfaltit sekä eroosion ja kunnossapidon laiminlyönnin seurauksena syntyneet reiät ja kuopat ovat yhä yleisempiä ilmestyksiä kaduillamme.

Hyväkuntoinen tieverkosto moottoriteistä alempiasteisiin yksityisiin teihin asti on edellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Määrärahaan on näin ollen syytä tehdä korotus.

Esitämme lisäyksenä 300 miljoonaa euroa perusväylänpitoon.

Sillat

Silloilla on merkittävä rooli olemassa olevan tie- ja rautatieverkostomme toimivuudessa tuhansien vesistöjen maassamme. Lukuisat sillat ympäri Suomea ovat nykyisin erittäin huonossa kunnossa riittävän ylläpidon laiminlyöntien seurauksena. Maamme maanteilla liikkuu nykyisin runsaasti mitoiltaan ja massoiltaan kasvaneita kuorma-autoja, jotka aiheuttavat silloille erityistä lisärasitusta.

Ellei näitä vuosien mittaan kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy tästä laiminlyömisestä valtiontaloudelle huomattavasti nykyistä suurempi korjauslasku. Yhden euron säästö sillan ylläpidossa aiheuttaa arvioiden mukaan noin viiden euron vahingon. Siltojen perusrakenteisiin pääsevä kosteus aiheuttaa sillan rakenteen heikentymistä ja jopa rautaisten tukirakennelmien ruostumista tavalla, joka vahingoittaa sillan koko rakennetta. Pahimmillaan koko silta joudutaan rakentamaan uudestaan. Tästä johtuvat korjauskustannukset ovat huomattavasti suuremmat ja korjaaminen vaikeampaa kuin jos pienempiä kunnossapitotöitä tehtäisiin säännönmukaisesti.

Joukkoliikenne

Pidämme oleellisena, että valtiovalta seuraa joukkoliikenteen tarpeiden kehittymistä ja tar-

vittaessa korottaa joukkoliikenteen tukea määrärahaesitysten muodossa. Erityisen tärkeänä pidämme tätä asiaa pääkaupunkiseudulla, jonka joukkoliikennettä on kehitettävä entisestään jatkuvasti kasvavan väkimäärän ja sitä seuraavan luonnollisen kysynnän kasvun myötä.

Vastaavasti muun Suomen kohdalla on olemassa pelko siitä, että rahat eivät tahdo riittää haja-asutusalueen joukkoliikenteen ostoihin vähenevän kysynnän vuoksi. Tämän vuoksi pidämme erityisesti kutsuliikenteen kehittämistä tarpeellisenä; erityinen merkitys tämän liikkumismuodon kehittämisellä on haja-asutusalueilla asuvien ja liikkumisessaan julkisen vallan tukea tarvitsevien ihmisten kohdalla.

TEN-T

Perussuomalaiset ovat johdonmukaisesti vastustaneet Suomen liikennepolitiikan päätösvallan siirtoa TEN-T-verkoston eli Euroopan laajuisen liikenneverkoston varjolla Brysseliin. Ainoastaan valiokunnan aktiivisuudesta johtuen saimme sentään kansallista joustovaraa sen suhteen, mitä voimme anoa komissiolta.

Tämä vähäinenkin mahdollisuus vaikuttaa Suomea koskeviin liikennepäätöksiin tulee käyttää hyväksi ja asiassa Suomen tulee olla erityisen aktiivinen komission suuntaan. Ilman kansallisia joustoja liikenneverkkomme hankerahat ovat sidottu TEN-T-verkkoon vuosiksi eteenpäin.

Pisarat

Perussuomalaisen mielestä pääkaupunkiimme suunniteltua niin sanottua Pisaratia ja sen eri ratkaisuvaihtoehtoja tulee aktiivisesti edelleen selvittää. Kyse on paikallisuudesta huolimatta laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia erityisesti raideliikenteelle sisältävästä hankkeesta, joten on paikallaan tutkia, miten Pisaratia saataisiin toteutettua kansakunnan kokonaisuutena parhaiten tukevasti.

Eräs mielestämme harkinnanarvoinen vaihtoehto on se, että ensin toteutetaan Helsingin ja Pasilan ratojen toiminnallisuuden parantaminen, koska siten voidaan poistaa näiden ratapihojen ongelmat liikenteen sujuvuuden kannalta. Tä-

män jälkeen voidaan toteuttaa varsinaisen Pisaradan rakentaminen niin, että valtion rahoitusosuus on mahdollisimman pieni.

Verotilin palautusjärjestelmä

Perussuomalaisen eduskuntaryhmä ehdottaa jälleen polttoaineveron palautusjärjestelmän käyttöönottoa verotilin muodossa, jotta ammattiliikenteen ja elinkeinoelämän kilpailukyky säilyy kuljetuskustannusten pysyessä kohtuullisina. Verotilin palautusjärjestelmä toimii mahdollistavana elementtinä raskaan liikenteen vinjettimaksun kehittämisessä.

Esitämme vähennyksenä 30 miljoonaa euroa ammattiliikenteen liikennepolttoaineveron palautusjärjestelmästä.

Taksit

Autoveron verohuojennuksen poistaminen taksiautoilta ei ole kansantaloudellisesti järkevää ja romuttaa nykyisen maailman parhaan taksijärjestelmän. Hallitus on arvioissaan kuvitellut saavansa 19 miljoonaa euroa verotuloja verohuojennuksen poistolla, vuodelle 2015 hallituksen arvio on 9 miljoonaa euroa. Nykyisellä järjestelmällä taksiyrittäjät maksavat jo nyt noin 9,3 miljoonaa euroa autoveroa. Tosiasiassa kyselyiden ja arvioiden perusteella taksiautoilijoiden työkalun eli auton vaihtoväli muuttuu nykyisestä huomattavasti pidemmäksi ja autot pienemmiksi ja myös ulkomailta hankitaan entistä enemmän vähän käytettyjä autoja, jolloin verotuloja kertyykin vuonna 2015 vain noin 3 miljoonaa euroa ja jatkossakin vain reilu 8 miljoonaa euroa, siis jopa vähemmän kuin nykyinen reilu 9 miljoonan euron kertymä on. Vastineeksi tästä veromuutoksesta, joka siis arvioiden mukaan jopa vähentää verokertymää, teilläämme liikkuu vain entistä vanhempia takseja ja taksien perinteinen edelläkävijän rooli matkustajia ja kuljettajaa suojaavan turvallisuusteknologian käyttäjinä jää jälkeen autoalan yleisestä kehityksestä.

Verohuojennuksen poisto ei koske hallituksen esityksen mukaan esteettömiä takseja. Tällä verolinjauksella hallitus ohjaa taksikaluston sel-

laiseksi, mikä on luokiteltavissa esteettömäksi. Perussuomalaiset suhtautuvat esteettömyyteen myönteisesti, mutta jos myöhemmin voimaan tulevaksi esitetyissä muutoksissa joukkoliikenne- ja taksiliikennelakiin taksin saatavuuden ja palveluiden kattamisen kannalta oleellinen asema- paikkavelvoite poistuu esteettömiltä takseilta, tarkoittaa se käytännössä ongelmia taksien käyttäjille erityisesti syrjäseuduilla saatavuuden voimakkaasti heikentyessä.

Yhteisvaikutukseltaan nämä hallituksen linjaukset ovat vaarassa romuttaa koko toimivan taksijärjestelmän Ruotsin mallin mukaiseksi, jossa on suuria ongelmia.

Liikennepolttonesteiden verotuksen korotus

Perussuomalaisten mielestä hallituksen on peruttava tekemänsä liikennepolttonesteisiin kohdistuneet veronkorotukset. Hallitus käytännössä rankaisee korotuksella niitä ihmisiä, jotka ajavat paljon joko työnsä tai asuinpaikkansa vuoksi. Me haluamme pitää autoilevien suomalaisten elintason sellaisena, että eläminen koko maassa, myös maaseudulla, on mahdollista. Verotuksen korotuksen peruutus tukisi osaltaan myös alati nousevien kustannusten kanssa kamppailevaa suomalaista kuljetusalaa.

Esitämme vähennyksenä 115 miljoonaa euroa, joka aiheutuu liikennepolttonesteiden veron korotuksen peruutuksesta.

Satamien väylämaksut

Perussuomalaiset ovat halukkaita poistamaan satamien väylämaksut vuonna 2014 vientiyritysten kilpailukyvyn parantamiseksi. Satamien väylämaksun poisto toimii osakompensaationa rikkidirektiivin hättävaiikutuksia vastaan. Eri-tyisen otollinen ajankohta olisi nyt siitäkin syystä, että Venäjällä pohditaan parhaillaan ulkomaantuontiin liittyvien reittien mahdollista uudelleenorganisointia. Suomen väylämaksujen poisto toimisi positiivisena signaalina tärkeälle kauppakumppanillemme. Hallituksen tulee mielestämme seurata, miten väylämaksun poisto vaikuttaa meriliikenteen turvallisuuteen.

*Esitämme vähennyksenä 42,5 miljoonaa euroa satamien väylämaksujen poistami-
seen.*

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. Eri-tyisesti yritys- elämän 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 kentiltä suoraan ulkomaille, esimerkiksi Venäjälle.

Esitämme lisäyksenä 1 miljoona euroa maakuntien lentoliikenteen ostopalveluihin.

Laajakaistayhteyksien rakentaminen

Viime vaalikaudella alkanutta ja pitkään valmisteltua sekä edelleen kehitettyä laajakaistayhteyksien vientiä koko maahan on perussuomalaisten mielestä jatkettava. Kyse on kansallisesti merkittävästä ja nykyaikaan ehdottomasti kuuluvasta liikennepoliittisesta rakentamisesta, jolla turvataan maaseudun ja käytännössä koko maan elinvoimaisuus ja kilpailukyky.

Hallituksen on seurattava tarkkaan, miten hankkeet etenevät ja riittävätkö siihen tarkoitetut rahat. Hallituksen on tarkkailtava myös operaattoreiden halukkuutta tarjota valokuituyhteyttä kaikille sitä haluaville.

Ehdotus

Edellän olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä esitetyt seikat huomioon.

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2014

Ari Jalonen /ps
Osmo Kokko /ps
Reijo Tossavainen /ps

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Kuluvalla vaalikaudella hallituspuolueille yhteisenä politiikan punaisena lankana on ollut asuminen, palvelujen ja päätöksenteon keskittäminen, jolla on pyritty ohjaamaan kansalaisia yhä tiiviimpään asumiseen. Näin hallitus pyrkii vaikuttamaan jopa kansalaisten valinnanvapauteen valita paikka, missä he haluavat elää, asua, yrittää ja rakentaa elämänsä.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä hallituksen keskittämispolitiikka on näkynyt myös liikennepolitiikassa. Väylien suurimpia rakentamisinvestointeja on käynnistetty ruuhkaisimpaan Suomeen, jopa perusväylien kunnossapitämisen kustannuksella. Tavoitteena on ollut luoda puitteet valtavalle maan sisäiselle muuttoliikelle ilman, että hankkeita on kyetty perustelemaan elinkeinopoliittisilla syillä esim. näkymistä uusista ja pysyvistä työpaikoista. Keskustan mielestä tämä on kansantaloudellista tuhlausta. Kaikki politiikan lohkot läpäisevä hallituksen keskittämispolitiikan linja on osaltaan ajanut Suomen talouden näivettymiskiarteeseen. Hallituksen liikennepolitiikka ei anna tukea yleisesti hyväksytylle käsitykselle, että vallitsevassa talous- ja työllisyystilanteessa on entistään tärkeämpää saada koko maan taloudelliset ja henkiset voimavarat hyötykäyttöön.

Talous- ja työllisyyskasvu vaatii suunnanmuutoksen myös liikennepolitiikassa.

Perusväylänpito

Valtion ylläpitämällä väyläverkostolla ns. korjausvelka on kivunnut jo noin 2,3 miljardiin. Tilanne väyliemme kunnossapidon kannalta on vaikeutumassa entisestään.

Kevään kehysriihessä hallitus päätti eduskunnan yksimielisesti hyväksymän liikennepoliittisen selonteon vastaisesti perua perusväylien kunnossapitoon kohdistetun 100 miljoonan euron tasokorotuksen vuoden 2016 alusta. Samalla hallitus päätti leikata ensi vuodeksi perusväylän-

pidon määrärahasoa niin ikään 100 miljoonalla eurolla, jota hallitus myöhemmin budjettiriihessään pienensi 70 miljoonaan euroon. Näin ollen vuodesta 2016 eteenpäin perusväylänpitoon ollaan osoittamassa 200 miljoonaa euroa vähemmän kuin kuluvana vuonna, vaikka liikennepoliittiseen selontekoon oli kirjattu 100 miljoonan euron pysyvä tasokorotus. Kustannustason noususta johtuen todellinen leikkaussumma on vielä tätäkin suurempi.

Elokuun budjettiriihessä tekemillään päätöksillä ja siellä käynnistetyillä uusilla maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen (MAL) suunnatuilla miljardien rakentamishankkeilla hallitus käytännössä sitoi myös seuraavan hallituksen käytettävissä olevat väylärahat. Käytännössä liikennepoliittisen selonteon linjaus, jossa väyläpolitiikan painopistettä oli tarkoitus muuttaa ensi vaalikaudella investointihankkeista perusväylänpitoon, käy ainakin erittäin vaikeaksi ellei jopa mahdottomaksi.

Pidämme käsittämättömänä, että alueellisesti hyvin suppeidenkin uusien hankkeiden rahoittamiseen hallitus käyttää koko maata koskevia perusväylänpidon kunnossapitorahoja tilanteessa, missä väyläverkostomme kunto rapistuu yhä kiihtyvällä vauhdilla. Tämä on hallitukselta hyvin lyhytnäköistä liikennepolitiikkaa. Esimerkiksi jo tällä hetkellä useiden satojen siltojen kantokyvyt eivät vastaa rekka-autojen suurempia mittoja ja massoja, joista päätti hallitus viime vuonna. Tiestömme murenee puhumattaakaan alempiasteisesta tieverkosta.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä on valitettavaa, että hallitus budjettiriihessä tekemillään päätöksillä paitsi käveli eduskunnan yli samalla vesitti liikennepoliittisen selonteon roolin pitkäjänteisenä liikennestrategian välineenä. Siinä on hyvä, että väyläverkoston korjausvelan hoitamiseksi on perustettu parlamentaarinen työryhmä, jolta on tulossa syksyn aikana linjauksia korjausvelan hoitamiseksi. Väylien kannalta mitkään uudistukset ja työryhmät eivät

kuitenkaan tuo ratkaisua, jollei poliittisessa päätöksenteossa kyetä kirkastamaan perusväylänpidon tärkeää merkitystä niin talouskasvun, työllisyyden kuin liikenneturvallisuudenkin kannalta. Esimerkiksi hallituksenkin kärkihankkeeksi nostama biotalous edellyttää kunnossa olevia väyliä.

Lisäksi on syytä todeta, että liikenteeltä ja ajoneuvoilta on jatkuvasti eri muodoissa kerätty entistä korkeampia veroja ja maksuja, jotka ensisijaisesti ovat päätyneet valtion budjetin yleiskatteeksi, eivät liikenteen kehittämiseen ja väylien kunnossapitoon. Tämä kehitys on vain korostunut viime vuosina taloudellisen matalasuhdanteen aikana.

Osana budjettivaihtoehtoaan keskusta esittää perusväylänpitoon ensi vuodeksi 70 miljoonan euron korotusta.

Yksityisteistä

Kuluvalla vaalikaudella yksityisteiden avustuksia on leikattu vuosittain. Tämän seurauksena myös yksityistieverkosto on rapistumassa. Hallitus on osoittamassa yksityisteiden kunnossapitoon ensi vuodeksi vain kolme miljoonaa euroa, joista kaksi miljoonaa on korvamerkitty losseille. Käytännössä hallitus lähes nolaa yksityisteihin käytössä olevat rahat. Edellisen kerran näin tehtiin edellisen sinipunahallituksen aikana, joten kyse on poliittisesta ideologiasta, ei niinkään voimavarojen niukkuudesta.

Keskustan valiokuntaryhmä huomauttaa, että maassamme on yksityisteitä jopa noin 350 000 kilometriä. Niiden kunto on esimerkiksi metsien hyödyntämisen, biotalouden harjoittamisen, kaivosteollisuuden sekä ihmisten liikkumistarpeiden kannalta avainasemassa.

Osana budjettivaihtoehtoaan keskusta esittää yksityisteiden kunnossapitoon ensi vuodeksi 5 miljoonan euron korotusta.

MAL-aiesopimukset

Hallitus linjasi elokuun budjettiriihessään osallistuvansa pääkaupunkiseudun ja Tampereen seudun raidehankkeiden kustannuksiin, mikäli kunnat sitoutuvat kaavoittamaan asuntotuotantoa varten tonttimaata.

25.8.2014 valtiovarainministeri Rinne hallituksen edustajana sekä pääkaupunkiseudun kunnat solmivat aiesopimuksen, jolla asuntotuotannon edistämiseksi hallitus sitoutuu rahoittamaan Länsimetron jatketta, Pisararataa ja liityntäpyssäkkejä sekä edistää Klaukkalan ja Hyrylän ohikulkuteiden suunnittelua ja toteuttamisvalmiutta. Todettakoon, että kolme viimeksi mainittua kohtaa eivät ole mukana hallituksen liikennepoliittisen selonteon hankelistalla. Sopimus on voimassa vuosina 2016–2019 eli koko seuraavan vaalikauden.

Keskustan valiokuntaryhmä toteaa, että MAL-aiesopimusmenettely vaatii selkeitä ja kauaskantoisia periaatelinjauksia. Nyt solmituille sopimuksille ei pidä antaa ennakkopäätöksen luonnetta vastaavanlaisten hankesuunnitelmien varalle. Kuntia ei pidä opettaa siihen, että kaavoittaakseen asukkaalleen asuntoja valtion pitäisi aina tulla liikennehankkeissa vastaan huomattavilla summilla. Yksinkertaisesti tällaiseen ei ole varaa, mikäli koko Suomen liikenneinfrastruktura ja sen kunnosta halutaan jatkossakin huolehtia. Tästä esimerkkinä mainittakoon perusväylänpitoon tehty rahoitusleikkaukset sekä edelleenkin puuttuvat päätökset Äänekosken uuden selutehtaan sekä Soklin kaivoksen liikennehankkeiden rahoituksesta, jotka toteutuessaan saisivat aikaan kaivattuja uusia ja pysyviä työpaikkoja.

Jo nyt on nähtävillä, että hallituspuolueet ovat aikeissa tehdä MAL-aiesopimusmenettelystä ohituskaistaa kansallisia ja tarpeisiin nähden niukkoja liikennemäärärahoja jaettaessa. Nyt solmittujen sopimusten kannalta on erityisen ongelmallista, että käytännössä jo niiden käynnistäminen sitoo liikennemäärärahat seuraavaksi vaalikaudeksi, mikä osaltaan estää mm. perusväylänpidon rahoitustason korotuksen ensi vaalikaudella sekä talouskasvua edistäviä liikenteen investointihankkeita. Edelleen on ratkaistava, kuinka miljardihankkeet rahoitetaan.

On myös epäselvää, millaisiin oletuksiin uusista ja pysyvistä työpaikoista nyt päätetyt MAL-hankkeet perustuvat? Tavoite esim. pääkaupunkiseudun asunto- ja infrahankkeiden tuomasta jopa 30 000 rakennusaikaisesta työpaikasta.

ta olisi väliaikainen ja omiaan ainakin kuumentamaan asuntomarkkinoita sekä nostamaan rakentamiskustannuksia ja asumisen hintaa. Perustelut asumisen tiivistämisestä ovat keskittämispolitiikkaa, jota keskusta ei hyväksy. Siihen ei pidä käyttää kaikkien suomalaisten veronmaksajien rahoja, jotka työllistäisivät ensisijaisesti ulkomaalaisia rakennusmiehiä. Samaan aikaan rakentaminen maakunnissa hiljenisi, mikä olisi haitallista talouskasvulle ja työllisyydelle.

Osana budjettivaihtoehtoaan keskusta esittää Pisararata-hankkeen suunnittelumäärärahojen jäädyttämistä, suuruudeltaan 2,5 miljoonaa euroa. On myös helsinkiläisten veronmaksajien etu, että ensisijaisesti Helsingin päärautatieaseman ratapihaan liittyviin ongelmiin haettaisiin tässä vaiheessa kustannuksiltaan edullisempia vaihtoehtoja kuin nyt esitetty miljardiluokan rai-dehanke, jonka luontevin toteuttaja voisi olla perustettava Valtion Infra Oy, jota keskusta on esittänyt vuosittain osana budjettivaihtoehtoaan.

Valtion Infra Oy suurten väylähankkeiden rahoittajaksi

Uusien suurten liikenneinvestointien kannalta vallitseva rahoitustilanne ei ole kestäväällä pohjalla. Tähän asti suurhankkeita on toteutettu valtion budjetista, jolla rahoitetaan kaikentyyppisten väylien rakentamista sekä peruskunnossapitoa.

Budjettirahoitus on tehnyt liikennepolitiikasta lyhytjänteistä ja tempoilevaa. Valtiontalouden tiukat kehykset voivat pahimmillaan estää jopa sellaisiakin investointihankkeita, joista on selkeästi osoitettavissa talouskasvua edistäviä vaikutuksia. Näin on käynyt esim. Äänekosken uuden sellutehtaan sekä Soklin kaivoksen kohdalla, joiden kohdalla hallitus ei vielä ole tehnyt rahoituspäätöksiä.

Ongelmana voidaan pitää myös sitä, että julkisten liikenneinvestointien määrä on jäänyt selvästi jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta viimeisten 20 vuoden aikana. Uuden MAL-aiesopimusmenettelyn johdosta kilpailu tarpeeseen nähden niukoista liikennerahoista on kasvamas-sa. Tästä kärsii jo nyt erityisesti perusväylien kunnossapitorahoitus. Keskustan valiokuntaryh-

män mielestä suurissa investointihankkeissa käytettyjen elinkaarimallien ja merkittävien MAL- ja kaivoshankkeiden liikennejärjestelyiden rahoittamisessa kannattaisi hyödyntää valtion ja yksityisten kumppanuusmalleja. Uudistamme esityksen Valtion Infra Oy:n perustamisesta.

Valtion Infra Oy olisi tie- ja liikenneinvestointien rahoituksen tekninen toteuttaja. Rahoitettavista tie- ja liikennehankkeista sekä niiden rahoituksesta päättäisi eduskunta. Eduskunta päättäisi niin ikään menokatosta, jonka puitteis-sa hankkeita voidaan käynnistää pidemmällä aikavälillä. Menokatolla varmistetaan, että käynnissä olevien hankkeiden kokonaiskustannukset pysyvät annetun raamin puitteissa. Mikäli liikenneväylähanke on todettu valtion kannalta edullisimmaksi toteuttaa elinkaarihankkeena, voi Valtion Infra Oy olla tilanteesta riippuen yksi keino alentaa elinkaarimallilla toteutettavien hankkeiden rahoituskustannuksia.

Valtion Infra Oy saisi pääosan rahoituksestaan hankekohtaisina menokehykseen kuuluvi-na määrärahoina valtion talousarviosta tai meno-kehyn ulkopuolisena valtion sisäisenä laina-na Valtiokonttorista.

Suurista investointihankkeista, joissa voitai-siin hyödyntää Valtion Infra Oy:n ympärille rakennettavaa rahoituskonseptia, on esimerkkinä Pisara-radan rakentaminen. Valtion Infra Oy mahdollistaisi monien sellaisten kasvua tuovien keskeisten hankkeiden nopeutetun käynnistämisen, johon suora budjettirahoitus ei anna mahdollisuutta. Tällöin ei nakerrettaisi mm. perusväylänpidon rahoitusta eikä elinkeinopoliittises-ti tärkeitä maakunnallisia hankkeita.

Osana budjettivaihtoehtoaan keskusta vaatii, että hallituksen on ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin Valtion Infra Oy:n perustamiseksi.

Alueellisen ja paikallisen bussi- ja taksiliikenteen ostot

Kuluvalla vaalikaudella hallitus on johdonmu-kaisesti heikentänyt joukkoliikenteen toiminta-edellytyksiä erityisesti maaseudulla sekä kunta-keskusten välillä. Joukkoliikenteen järjestämi-seen tarkoitettuja määrärahoja on leikattu. Li-

säksi viime vaalikaudella valmistelussa olleen ns. kyytitakuujärjestelmän kehittämistyö lakautettiin. Maaseudun joukkoliikennetarpeet on haudattu uuteen työryhmään. Hallitus ei ole ottanut huomioon eduskunnan valtiovarainvaliokunnan vahvoja lausumia maaseudun joukkoliikenteen puolesta.

Joukkoliikenteen palvelut ovat rapautumassa entisestään. Tilannetta vaikeutti kuluvan vuoden heinäkuun alussa voimaan astunut joukkoliikennelaki. Muutos sulki yksityiset bussifirmat julkisin varoin tuetun seutulippujärjestelmän ulkopuolelle, koska hallitus muutti edellisellä vaalikaudella omaksuttua tulkintalinjaa PSA-direktiivin ns. yleisestä säännöstä. Se olisi sallinut yksityiset liikennöitsijät seutulippujärjestelmän piiriin. Uudistuksen seurauksena jopa väkiriikaalla Uudellamaalla on lopetettu osa bussivuo-roista. Harvemmin asutulla maaseudulla Itä- ja Pohjois-Suomessa tilanne on tätäkin huomattavasti pahempi. Se on tullut ikävänä yllätyksenä esimerkiksi perheille, kun koulukyydit bussilla eivät ole enää mahdollisia.

Hallitus on aikeissa heikentää myös taksiliikenteen harjoittamisen mahdollisuuksia maaseudulla. Taksiliikennöintiä ollaan vapauttamassa sääntelystä (mm. toiminta-alueeseen liittyvä velvoite ja taksat) sekä busseille ollaan antamassa mahdollisuus toimia taksina. Tämä uhkaa erityisesti maaseudun taksiliikennöintiä, koska tak-sit joutuisivat hakeutumaan väkiriikkaimmille alueille.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä markkinaehtoisuuteen pohjautuva joukkoliikenteen harjoittaminen ei toimi koko maassa. Erityisesti maaseudulla kunnan sisäinen sekä kuntien välinen joukkoliikenne uhkaa heiketä entisestään, koska elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuk-sille myönnetty rahoitus järjestää joukkoliiken-nettä on tarpeeseen nähden liian pieni. Siksi emme hyväksy taksiliikenteen harjoittamiseen kaavailtuja muutoksia. Sen sijaan hallituksen on viipymättä ryhdyttävä toimenpiteisiin, joilla turvataan maaseudun joukkoliikenne. Vaihtoehto-na voisivat olla esim. yhdistetyt tavara- ja henki-lökuljetukset.

Maaseudun laajakaistahanke

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä maaseu-dun laajakaistahanke tulee saattaa määrätietoi-sesti ja viipymättä loppuun saakka. Käyttäjien kannalta toimintavarmin ja toteuttamiskelpoisin vaihtoehto on valokuitukaapeli. Harvimmin asu-tuilla seuduilla vuoden 2016 jälkeen vapautuva 700 megahertsin taajuus sopisi erinomaisesti harvemmin asuttujen seutujen kotien ja kuitu-verkon välille. Järjestelmä toimisi hyvin esimer-kiksi saaristossa ja kesämökeillä, koska tarvitta-vat yhteysantennit ovat suurimmaksi osaksi jo olemassa.

Päämäärän toteutuminen edellyttää valtioval-lan suunnalta paitsi riittäviä voimavaroja, myös olemassa olevan byrokratian karsimista sekä si-tä, että kohtuullistetaan hinnoittelua ja lupaehto-ja, jotka ovat liian monissa paikoissa esteenä laajakaistahankkeiden toteuttamisille. Tulevien taajuushuutokauppojen ensisijaisena kriteerinä ei tule olla pelkkä taajuuksista maksettava hinta, vaan yhteiskunnan kokonaisuus. Toisin sanoen, millä operaattorilla on taitoa ja tahtoa rakentaa toimivia laajakaistayhteyksiä myös maaseudul-le ja harvan asutuksen alueille.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä Laaja-kaista kaikille -hanketta tulee jatkaa ainakin vuoteen 2020 saakka. Valtiontuki tulee taata kai-kille suunnitteilla oleville ja toteutuskelpoisille hankkeille sekä operaattoreiden välinen kilpai-lutus tulee järjestää tavalla, joka tukee laajakais-tahankkeen tavoitteissa onnistumista. Valtion kannalta kyse on tulevaisuuteen investoinnista, joka tuottaisi hankkeeseen investoidut rahat ta-kaisin moninkertaisina mm. erilaisten arvonlisä-verollisten palveluiden, joista valtio saisi vero-tuloja, nettiin siirtymisen kautta.

Ehdotus

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edel-lä olevan huomioon.

LiVL 5/2014 vp — HE 131/2014 vp

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2014

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

ERIÄVÄ MIELIPIDE 3

Perustelut

Pääministeri Kataisen johtaman kuuden puolueen hallituksen ohjelmassa vuodelta 2011 linjattiin, että hallitus turvaa perusväylänpidon määrärahojen nykytason painottaen perusradanpitoa sekä käynnistää pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden investointiohjelman osana väylänpidon parantamista, päivittää valtioneuvoston periaatepäätöksen liikenneturvallisuudesta ja käynnistää uusia toimia liikenneturvallisuuden parantamiseksi sekä huolehtii alempiasteisen tieverkon kunnosta maaseutuelinkeinojen ja metsätalouden toimintaedellytykset turvaavalla tavalla.

Hyväksyessään vuonna 2012 valtioneuvoston liikennepoliittisen selonteon "Kilpailukykyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä" eduskunta edellytti, että kehyskauden aikana perusväylänpitoon on suunnattava lisärahoitusta valtiontalouden tilan niin salliessa, että tällöin on erityisesti keskityttävä pieniin liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta edistäviin hankkeisiin ja että pitkällä aikavälillä perusväylänpitoon on varattava lisärahoitus, joka mahdollistaa liikenneverkon riittävän kunnan ja tarpeellisen kehittämisen sekä ikääntyvän väyläverkon korjausvelan reaalisen pienentämisen. Eduskunta edellytti myös, että alemman asteisen tieverkon ja yksityisteiden ylläpitoon on löydettävä rahoituksellinen ja lainsäädännöllinen kokonaisratkaisu yhteistyössä kuntien ja tienhoitokuntien kanssa.

Pääministeri Kataisen johtaman viiden puolueen hallituksen kevään 2014 päätös valtiontalouden kehyksistä sekä pääministeri Stubbin hallituksen esitys valtion vuoden 2015 talousarvioksi ovat luopuneet vuoden 2011 hallitusohjelman sekä vuoden 2012 liikennepoliittisen selonteon perusväylänpidosta ja liikenneturvallisuudesta huolehtivasta linjasta.

Hallituksen kehyspäätöksessä tekemä 100 miljoonan euron leikkaus perusväylänpidon rahoitukseen, jota talousarvioesityksessä on pyritty kompensoimaan 30 miljoonan euron kerta-

lisäyksellä, on kestämatonta liikennepolitiikkaa. Leikkauksen johdosta päällystettyjen teiden kunto heikentyy keskeisellä ja alemmalla tieverkolla, huonokuntoisten siltojen määrä kasvaa, tieliikenteen turvallisuus heikkenee ja meluntorjuntatoimenpiteitä vähennetään. Samalla tehtäisiin myös 5 miljoonan euron leikkaus yksityisten teiden kunnossapidon ja parantamisen rahoitukseen, mikä tulee kasvattamaan huonokuntoisten teiden osuutta entisestään ja niin ikään heikentämään yleistä liikenneturvallisuutta. Perusväylänpidon ja yksityisten teiden valtionavustuksen leikkaukset myös pakottavat vastuuta väylänpidosta kunnille, jotka ovat tällä hetkellä jo valmiiksi erittäin haasteellisessa taloustilanteessa.

Talousarvioesityksessä tehtäisiin myös 3,6 miljoonan euron leikkaus joukkoliikenteen palvelujen oston ja kehittämisen rahoitukseen. Joukkoliikenne on ympäristöystävällinen kulkumuoto, jonka kehitystä, houkuttelevuutta ja toimintavarmuutta on perusteltua tukea valtion varoista. Tuki on merkittävää erityisesti keskisuurilla kaupunkiseuduilla, joissa useat eri tekijät ylläpitävät henkilöautoilun suurta osuutta kulkumuodoista. Valtion joukkoliikenteen tuen ostovoima on laskenut jo vuosia, mikä on johtanut joukkoliikennejärjestelmän heikkenemiseen ja rahoitusvastuun siirtymiseen valtiolta kunnille. Samalla kuntien heikkenevä taloustilanne ja huonontuneet edellytykset kunnalliseen tukeen aiheuttavat joukkoliikenteen hintojen nousua ja palvelutason heikkenemistä. Myös Euroopan unionin palvelusopimusasetus sekä vuonna 2009 voimaantullut joukkoliikennelaki tulevat aiheuttamaan lähitulevaisuudessa suuria muutoksia erityisesti linja-autoliikenteeseen. Siirtyminen uuteen järjestelmään tulee todennäköisesti lisäämään kustannuksia tilapäisesti, jolloin valtion tuki on palvelujen käyttäjien ja joukkoliikenteen houkuttelevuuden kannalta vieläkin tärkeämpää.

Vaikka hallitus on esitellyt talousarvioesitystään erityisesti liikenneinfrastruktuurirakentamisen kautta kasvuun ja työllisyyteen panostavana, siinä on tosiasiasa vähennystä väyläverkon kehittämishankkeisiin yhteensä n. 50 miljoonaa euroa aikaisempaan talousarvioon verrattuna. Tämän leikkauksen arvolla voitaisiin toteuttaa esimerkiksi niitä väyläparannuksia, joiden viipyminen haittaa Suomen metsäteollisuuden historiassa merkittävän suuren Äänekosken biotuotetehdasinvestoinnin toteutumista, kuten

Jyväskylä—Äänekoski—Haapajärvi-rataosuuden parannus sekä kriittiset valtatiehen 4 tarvittavat parannukset, kuten Huutomäen eritasoliittymä sekä Äänekoski—Viitasaari-välin ohituskaistojen parantaminen.

Ehdotus

Edellän olevan perusteella esitän,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 17 päivänä lokakuuta 2014

Eila Tiainen /vas