

TALOUSARVIOALOITE 98/2007 vp

Pääluokan 31 rakenteen kehittäminen investointeihin ja kunnossapitoon osoitettavien määrärahojen eriyttämiseksi

Eduskunnalle

Maamme on harvaan asuttu ja etäisyydet ovat pitkät. Yhteiskunnan kitkattoman toiminnan kannalta hyvät liikkumismahdollisuudet ja sujuva tavaroiden kuljettaminen ovat perusedellytyksiä. Suomessa kuljetetaan tavaraa asukasta kohden eniten Euroopassa. Hyvät liikenneyhteydet takaavat elinkeinoelämän kilpailukyvyn, työssäkäynnin ja myös tasa-arvon eri alueiden välillä. Tieliikenne Suomessa kasvaa voimakkaasti vuosi vuodelta. Niukkojen määrärahojen kohdentamista tulee parantaa ja myös tiepiirien mahdollisuuksia tehokkaampaan määrärahojen käytön suunnitteluun tulee edistää.

Valtion talousarviossa tienpidon määrärahat ovat neljällä eri momentilla: Perustienpito, Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset, Eräät tiehankkeet sekä Jälkirahoitus-, kokonaisrahoitus- ja elinkaarirahoitushankkeet. Perustienpidon rahoitusta käytetään seuraavasti: "Määrärahaa saa käyttää maanteiden suunnittelusta, rakentamisesta, kunnossapidosta, liikenteen hallinnasta ja liikennekeskustoiminnasta, kiinteistönpidosta ja muista tienpitäjän vastuulle kuuluvista tehtävistä aiheutuvien tienpidon menojen maksamiseen. Nettobudjetoinnissa otetaan huomioon tulot ulkopuolisista rahoitusosuuksista. Määrärahaa saa käyttää enintään 50 henkilötyövuotta vastaavan henkilöstön palkkausmenojen maksamiseen."

Talousarvioesityksessä on eriteltyinä ne tiehankkeet, joille talousarviossa on erikseen osoitettu määrärahat. Vuoden 2008 talousarvioesityksessä

tyksessä tällaisia hankkeita ovat mm. valtatie 2 Vihti—Pori ja valtatie 6 Lappeenranta—Imatra.

Perustienpidon momentin määrärahat tulisi jakaa kahteen osaan: kunnossapitoon ja investointeihin. Nykyisellään perustienpidosta rahoitetaan valtakunnalliset teemahankkeet, alueelliset investoinnit, teiden päivittäinen kunnossapito sekä tiestön kunnon ylläpito ja parantaminen. Kun määrärahat ovat yhdellä momentilla ja kyseiselle momentille vuoden 2008 talousarvioesityksessä ollaan osoittamassa 524 536 000 euroa, syntyy helposti harhakuva siitä, että määrärahat riittävät turvaamaan teiden kunnossapidon sekä teiden ylläpitoon tarvittavat toimenpiteet. Tiepiirien johto on kokenut tämän selkeäksi ongelmaksi.

Matti Vuorian työryhmän raportissa liikenneväyläpäästösten pitkäjänteistämistä peräänkuulutetaan myös perustienpidon määrärahojen jakamista kahteen osaan. Raportissa todetaan, että väylien kunnossapidosta ja kehittämisestä (investoinneista) on päätettävä eri tavoin. Kunnossapidolla varmistetaan olemassa olevan väylästäön kunnon riittävyys ja väylärakenteiden säilyminen. Investoinneilla kehitetään väylästäötä ja saadaan aikaan hyötyjä yhteiskunnalle.

Perustienpidon määrärahojen jakaminen kahteen osaan lisäisi läpinäkyvyyttä tienpidon rahojen todelliseen käyttöön ja tarjoaisi paremmat lähtökohdat määrärahojen käytöstä tehtäville päätöksille. Eräät tiehankkeet -momentin määrärahaa saa käyttää aikaisempina vuosina myönn-

tyistä sopimusvaltuuksista aiheutuvien menojen maksamiseen. Perustienpidon määrärahoilla sen sijaan rahoitetaan sekä teiden kunnossapito että alueelliset ja paikalliset hankkeet. Jos näillä hankkeilla olisi omat momenttinsa, tällöin myös niiden investoinnit tulisivat selkeämmin poliittisen päätöksenteon piiriin. Kun investoinnit olisivat kahdella momentilla (Eräät tiehankkeet ja Perustienpidon investoinnit), selkeyttäisiin investointeihin käytettävien määrärahojen näkyvyyttä ja vältettäisiin nykyisen perustienpidon momentin käytön sekavuus. Perustienpidon momentin jako kahteen osaan on ollut selkeä vaatimus myös tiepiirien johdoilta.

Viime vuosien aikana on havaittu useita vakavia vikoja rataverkon kunnossa. Viat ovat aiheuttaneet onnettomuuksia, joista on onneksi selvitty vain kalustovaurioilla ja liikenteen keskeytyksillä ilman henkilövahinkoja. Viat ovat myös aiheuttaneet paljon viivästyksiä junaliikenteessä. Ratahallintokeskuksen selvityksen mukaisesti huolestuttavan suuri osa Suomen rataverkostosta on hälyttävän huonossa kunnossa ja kaipaa pikaista kunnostusta ja uusimista liikenteen turvallisuuden ja sujuvuuden takaamiseksi. Nykyisiin tiukoihin kehyksiin sidottu radanpidon rahoitus ei riitä kunnolla edes ikääntyneen rataverkon kunnostukseen.

Suomalaisen elinkeinoelämän toiminta pitkien etäisyyksien maassa edellyttää toimivaa rataverkkoa sekä tavara- että henkilöliikenteen hoitamiseksi. Ratahallintokeskus kamppailee jatkuvan rahoituspulan kanssa, ja kaikkia prioriteetil-

taan tärkeimpiäkään kunnostushankkeita ei pystytä toteuttamaan. Muun muassa metsäteollisuus on ilmaissut huolensa rataverkon kunnan vaikutuksesta erityisesti puutavarakuljetuksiin, mutta myös lopputuotteiden kuljettamiseen. Metsäteollisuuden toimintaedellytysten ja kannattavuuden ollessa Suomessa jo nyt veitsenterällä logistiikan ongelmat pahentavat tilannetta entisestään.

Samoin kuin perustienpidon myös perusradanpidon momentti tulisi jakaa kahteen osaan. Radanpidosta vastuussa olevat henkilöt ovat tätä jakoa toivoneet, koska heidän mukaansa jako selkeyttäisi ja tehostaisi määrärahojen käyttöä. Tällä hetkellä perusradanpidon momentin käytöstä on kirjattu seuraavasti vuoden 2007 talousarviossa: "Määrärahaa saa käyttää radanpidon lisäksi kiinteistönpidosta aiheutuviin ylläpito- ja investointimenoihin sekä kansainvälisten jäsenmaksujen maksamiseen." "Ratahallintokeskuksen hallintaan on jäänyt rakennuksia, jotka ovat rautatiejärjestelmien osia tai keskeisessä merkityksessä rautatiejärjestelmän käytössä."

Edellä olevan perusteella ehdotan,

että eduskunta lisää valtion vuoden 2008 talousarvioon pääluokan 31 perusteluihin maininnan, jonka mukaan pääluokan rakennetta kehitetään siten, että perustienpidon ja perusradanpidon momenteista ilmenee määrärahojen jakaantuminen investointeihin ja kunnossapitoon.

Helsingissä 24 päivänä syyskuuta 2007

Pertti Hemmilä /kok