

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 11/2009 vp

Valtioneuvoston selonteko valtiontalouden kehysistä vuosille 2010—2013

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 31 päivänä maaliskuuta 2009 lähettäessään valtioneuvoston selonteon valtiontalouden kehysistä vuosille 2010—2013 (VNS 3/2009 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Tuomas Pöysti ja johtava toiminnan tarkastaja Ari Hoikkala, Valtiontalouden tarkastusvirasto VTV

- apulaisjohtaja Tapani Määttä, Tiehallinto
- ylijohtaja Ossi Niemimuukko, Ratahallintokeskus
- VR-radon toimitusjohtaja Teuvo Sivunen, VR-yhtymä
- hallintojohtaja Jorma Koivunmaa, Viestintävirasto
- johtaja Pasi Moisio, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toiminnanjohtaja Pekka Aalto, Suomen Paikallisliikenneliitto
- asiantuntija Tero Jokilehto, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Merenkululaitos
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtiontalouden tarkistettuja kehyksiä vuosille 2010—2013 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta, lähinnä hallinnonalan kehittämissankkeiden, perusväylänpidon, merenkulun ja vesiliikenteen, joukkoliikenteen sekä Laajakais-ta kaikkien ulottuville -toimintasuunnitelman kannalta.

Valiokunta viittaa liikennepolitiikan linjoja ja liikenneverkon kehittämis- ja rahoitusohjelmaa vuoteen 2020 koskeneesta valtioneuvoston selonteosta (VNS 3/2008 vp) antamaansa eduskunnan yksimielisesti hyväksymään mietintöön (LiVM 9/2008 vp). Mietinnön sisältämät kannanotot ovat edelleen ajankohtaisia käsiteltäessä tätä kehysse-lontekoa.

Mietinnön eräitä keskeisiä viestejä olivat, että perusväylänpitoon on osoitettava jo vaalikau-

den kehyspäättöksessä liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus ja että liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Lisäksi kehoitettiin selvittämään mahdollisuudet tie- ja liikenne-rahastojen käyttämiseen jo tällä hallituskaudella ja kehittämään joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Kehittämishankkeet

Suuret väylien kehittämishankkeet toteutetaan liikennepoliittisen selonteon mukaisella tavalla, mitä valiokunta pitää tärkeänä. Kyseisiä hankkeita on kehyskaudella käynnissä yhteensä 36. Osa hankkeista toteutetaan varhennetulla aikataululla osittain aikaistamisrahoitusta hyväksi käyttäen. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että hankkeiden yhtäaikaista kilpailuttamista ja käynnistämistä pyritään vähentämään aikaistamisrahoituksen avulla. Tällä alennetaan kustannuksia ja edistetään hankkeiden kustannusarvioiden pitävyyttä. Valiokunta näkee myönteisenä, että valiokunnan saaman selvityksen mukaan vuosina 2010–2013 aiotaan käynnistää kymmenen uutta hanketta, joista kaksi toteutetaan niin sanotulla elinkaarimallilla.

Valiokunta ei voi kuitenkaan hyväksyä sitä, että käynnissä olevista rataverkon kehittämishankkeista suurin, eli Seinäjoki—Oulu-radan parantaminen, uhkaa keskeytyä sen vuoksi, että vuodeksi 2010 hankkeelle ei ole varattu lainkaan rahoitusta. Työhön on osoitettu vuosina 2008 ja 2009 normaalia budjettirahoitusta 110 miljoonaa euroa ja vuoden 2009 ensimmäisessä lisäbudjetissa VR-Yhtymän rahoitusta 40 miljoonaa euroa. Saadun selvityksen mukaan hankkokokonaisuuteen liittyvä välin Kokkola—Ylivieska 2. raiteen toteutus elinkarihankkeena voi käynnistyä aikaisintaan vuoden 2010 lopulla ja valtion normaalilla budjettirahoituksella toteutettavan Ylivieska—Oulu-rataosan töiden valmistuminen venyy 2010-luvun loppuvuosille. Koko hankkeen valmistuminen voi pahimmassa

tapauksessa siirtyä jopa 2020-luvulle. Aikataulujen viivästymisen lisäksi valiokunta korostaa, että hankkeen toteutuksen keskeyttäminen ja uudelleen aloittaminen lisäävät olennaisesti kustannuksia ja vaikeuttavat olennaisesti hanketöiden suunnittelua.

Valiokunta muistuttaa, että sen liikennepoliittisesta selonteosta antamassa mietinnössä korotettiin ainoastaan kolmea nimeltä mainittua hankkokokonaisuutta, jotka olivat itäliikenteestä johtuvat Kaakkois-Suomen liikenneverkkohankkeet, Kehä III:n parantaminen sekä Seinäjoki—Oulu-rataosuuden kehittämishanke. Valiokunta painotti erityisesti kahden viimeksi mainitun hankkeen osalta, että näiden pääväylien ruuhkautuminen huonon kunnon ja välityskyvyn tai vuosikausiksi venyvien hitaiden korjaustöiden takia vaikuttaa merkittäväällä tavalla elinkeinoelämän välttämättömien kuljetusten sujuvuuteen, ihmisten arkiliikkumiseen sekä selvästi ympäristön päästöjen lisääntymiseen. Valiokunta kehotti mietinnössään hallitusta nopeuttamaan näiden nimenomaisten hankkeiden toteuttamista ja rakentamaan Seinäjoki—Oulu-rataosuuden pikaisesti ensin kaksiraiteiseksi ennen laajoja, liikennettä haittaavia peruskorjauksia. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan hankkeen optimaalinen ja kustannustehokas toteuttaminen edellyttää 90 miljoonan euron vuosittaista rahoitusta ja 400 miljoonan euron valtuuden myöntämistä.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös liikenneinvestointien ja niiden rahoituksen pitkäjänteisen suunnittelun ja toteutuksen tarpeeseen. Asiantuntijakuulemisen mukaan seuraava hallituskauden taite tulee merkitsemään infrahankkeiden suunnittelun ja toteutuksen hidastumista, sillä ns. kakkoskoriin sijoitetuista kehittämishankkeista ei ole tehty tarvittavan suunnittelutyön mahdollistavia toteuttamispäätöksiä. Valiokunta painottaa edelleen liikenneinvestointien suunnittelujärjestelmän kehittämistä siten, että suurista kehittämishankkeista voidaan päättää parlamentaarisesti yhtä vaalikautta pidempinä kokonaisuuksina ja siten, että rakentamisen volyymi on tasainen myös hallituskausien taitteessa. Tähän liittyen on tarkasteltava myös

vaihtoehtoisia liikenneinvestointien rahoitusratkaisuja.

Perusväylänpito, merenkulku ja vesiliikenne

Hallituksen ohjelman mukaan hallituksen tavoitteena on osoittaa vaalikauden aikana liikenneväylien hoitoon ja ylläpitoon rahoitus, jolla turvataan väyläverkoston palvelutaso ja liikenneturvallisuus. Tämän toteuttamiseksi hallitus muun muassa kiinnittää huomiota perusväylänpidon rahoituksen jälkeenjääneisyyteen.

Kehyspäätöksessä perusväylänpitoon osoitetaan 883,1 miljoonaa euroa vuonna 2010, josta se nousee 895,3 miljoonaan euroon vuonna 2013. Vuonna 2009 perusmääräraha oli 855,4 miljoonaa euroa, johon on tehty puuhuollon ja muiden kertaluonteisten toimenpiteiden sekä lisätalousarvion elvytystoimien johdosta yhteensä 121,3 miljoonan euron lisäykset, minkä jälkeen vuoden 2009 määräraha on 976,7 miljoonaa euroa.

Valiokunta kiinnittää vakavaa huomiota siihen, että perusväylänpidon rahoitus on ollut jo pitkään alempi kuin mitä esimerkiksi väylävirastot ovat perustellusti esittäneet tarvittavan. Tilanne on huolestuttava, koska rahoitusvajeen jatkuessa pitkään on uhkana, että ajaudutaan merkittäviin palvelutaso- ja liikenneturvallisuongelmiin sekä suuriin kertainvestointitarpeisiin. Valiokunta ei näe, että tämän kehyspäätöksen linjaukset toisivat nimenomaan perusväylänpitoon riittävästi kipeästi kaivattuja lisäresursseja tai poistaisivat rahoituksen jälkeenjääneisyyttä. Perusväylänpidon rahoitus on riittämätön myös siitä syystä, että määrärahoissa ei riittävästi oteta huomioon kustannustason nousua. Vaikka väylänpidon tehokkuus ja tuottavuus ovat parantuneet, kustannusten nousu johtaa väistämättä palvelutason alenemiseen. Kasvava kustannuskehitys on jatkunut jo useiden vuosien ajan, minkä seurauksena ehdotettu rahoituskehys merkitsee kokonaisuuden kannalta resurssien tosiasiallista heikkenemistä edellisvuosiin verrattuna. Eduskunta on lausunut useaan otteeseen perusväylänpidon tason tarkistamisesta, mm. kuluvan vuoden talousarvioehdotusta koskevassa mietin-

nössä, liikennepoliittisen selonteon käsittelyssä sekä aiempien kehyspäätösten yhteydessä. Perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta puhutaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan jo yli 200 miljoonan euron tasokorotustarpeesta.

Vuosina 2006—2009 väylänpidon rahoitusta on jouduttu hallituksen budjettikäsittelyn, talousarvion eduskuntakäsittelyn ja lisätalousarvioiden yhteydessä lisäämään merkittävästi vuosittain. Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että kehyspäätöksen mukainen määrärahataso ei poista väylänpidon rahoituksen jälkeenjääneisyyttä, vaan on ilmeistä, että perusväylänpidon rahoitusta joudutaan korottamaan lisätalousarvioiden yhteydessä. Toistuva lisäbudjettirahoitus ei voi olla pysyvä ratkaisu, sillä se ei anna riittävästi mahdollisuuksia asianmukaisen ja kustannustehokkaan väylänpidon pitkäjänteiseen ja taloudelliseen suunnitteluun. Valiokunnan näkemyksen mukaan perusväylänpitoon tulisi osoittaa jo vaalikauden kehyspäätöksessä liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Pitkään jatkuneen alhaisen rahoitustason vuoksi väyläverkkoa ei ole kaikin osin voitu pitää riittävän hyvässä kunnossa, millä on selkeä kielteinen vaikutus myös liikenneturvallisuuteen. Tämä koskee sekä tienpitoa, radanpitoa että merenkulkua. Perustienpidon rahoituksen merkittävä nostaminen on välttämätöntä, jotta voidaan toteuttaa liikenneturvallisuuden parantamiseksi välttämättömiä hankkeita. Näistä kiireisimpiä liikenneympäristön parantamistoimia ovat vilkkaimpien pääteiden varustaminen keskikaiteilla ja ohituskais-toilla sekä rakenteelliset liikenteen rauhoittamiseen tähtäävät toimet taajamissa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta kantaa erityisesti huolta siitä, että perustienpidon ja tieinvestointien määrärahat eivät riitä liikenneturvallisuuden kannalta tärkeiden kevyen liikenteen väylien merkittävään lisärakentamiseen. Yhdyskuntarakenteen muutoksen vuoksi kevyen liikenteen väylät ovat nimenomaan liikenneturvallisuuksi lisäviä rakenteita. Niitä kehittämällä voitaisiin myös edistää esimerkiksi lasten ja vanhusten turvallisen liikkumisen mahdollisuuksia. Valiokunta toteaa, että kevyen liiken-

teen väylien osalta tarpeet ovat huomattavia, mutta resurssit kevyen liikenteen väylien rakentamiseksi ovat täysin riittämättömät. Myös Suomen vesiväylillä on lukuisia kohteita, jotka eivät niin palvelutasoltaan kuin turvallisuudeltaankaan vastaa vesiliikenteen vaatimuksia.

Tienpito. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan perustienpidossa joudutaan kehyskaudella varautumaan reaalisesti vähentyvään rahoitukseen mm. rakennuskustannusindeksin nousun takia. Perusväylänpidossa se tarkoittaa 15–20 miljoonan euron ostovoiman leikkautumista vuosittain. Tämä merkitsee tinkimistä sekä tieverkon ylläpidosta että alueellisista investoinneista.

Suomen maantieverkon pituus on 78 200 kilometriä, ja sen arvo on noin 15 miljardia euroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että valtion suurin omaisuuserä rapistuu ja sen arvo laskee jatkuvasti perustienpidon riittämättömien resurssien vuoksi. Edellisen kehyspäätöksen pohjalta perusväylän ja yksityisteiden rahoitusta kohdennettiin puuhuollon turvaamiseen, jolla saadaan aikaan parannuksia alempiasteisen puunkuljetusten kannalta keskeisen soratiestön kuntoon. Muun tieverkon ja puunkuljetusreittien ulkopuolelle jäävän alemmanasteisen tieverkon rahoitusta tulisi lisätä. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan perustienpidon rahoituksen tulisi saada 100 miljoonan euron tasokorotus.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan rahoituksen puutteen ja hintatasomuutosten vuoksi päällystetyt seutu- ja yhdystiet ovat lähivuosina selvästi tavoitetasoa huonommassa kunnossa. Kehysrahoituksella maanteiden päällystysohjelma jää alle 3 000 kilometrin, kun päällysteiden kuluminen edellyttäisi vuosittain jatkuvasti yli 4 000 kilometrin päällysteiden uusimista. Päällysteiden kunnan säilyttäminen edellyttäisi valiokunnan saaman selvityksen mukaan kehyksiin 40 miljoonan euron vuosittaista lisäystä.

Radanpito. Rataverkon kunnan lasku on valiokunnan saaman selvityksen mukaan väistämättömä esitetyllä rahoitustasolla, mikä tuo epävar-

muutta rautatieliikenteen toimintaedellytyksiin. Valiokunta toteaa, että eri yhteyksissä asetetut radanpidon tavoitteet jäävät saavuttamatta, koska korvausinvestoinnit jäävät jatkuvasti vähimmäistason alapuolelle. Saadun selvityksen mukaan radan huonosta kunnosta johtuvien rajoitusten määrä vuonna 2010 on 300 kilometriä, josta 80 km on keskeisellä rataverkolla, jolla ei saisi olla rajoituksia lainkaan. Heikkokuntoinen rataverkko sisältää myös piileviä turvallisuusriskejä.

Perusradanpidon kehysrahoitus on 299,1 miljoonaa euroa. Radanpidon ylläpito- ja korvausinvestointeihin on vuonna 2010 käytettävissä 148,2 miljoonaa euroa. Kun puuhuollon investoinnit lasketaan erikseen, jää korvausinvestointeihin ainoastaan vajaat 103 miljoonaa euroa, mikä on noin 60 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuosina 2008–2009. Rataverkon ylläpitäminen liikenteen tarvetta vastaavassa kunnossa ja korvausinvestointikasauman purkaminen edellyttävät valiokunnan saaman selvityksen mukaan 100 miljoonan euron lisäystä vuosittaiseen kehykseen. Valiokunta kantaa huolta rataverkon kilpailukykyistä, turvallisuudesta ja palvelutasosta kokonaisuutena. Rataverkon yksittäiset kehittämisinvestoinnit eivät riitä, jos samaan aikaan lyödään laimin muun rataverkon palvelutason ylläpito ja kehittäminen.

Merenkulku ja vesiliikenne. Suomen ulkomaankauppa on riippuvainen ympäri vuoden toimivista merikuljetuksista. Viennistä 90 prosenttia ja tuonnista 70 prosenttia hoidetaan meritse. Merikuljetusten määrä on kasvanut nykyiseen taloudelliseen taantumaan asti jatkuvasti. Vuonna 2007 Suomen ja ulkomaiden väliset merikuljetukset olivat ennätysmäiset 102,6 miljoonaa tonnia. Kotimaisen kauppalaivaston tulevaisuuden ja koko varustamoelinkeinoon kilpailukykyyn turvaamiseksi on tärkeää saada pikaisesti käyttöön uusi tonnistovero. Päätettäessä tulevista merenkulun päästörajoituksista on myös selkeästi tiedostettava ratkaisujen taloudellinen merkitys varustamoelinkeinoille ja sitä kautta kilpailukykyisen viennin varassa toimivalle elinkeinoelämällemme.

Valiokunta painottaa meri- ja sisävesiväylien liikennöitävyyden varmistamista ja parantamista ja väylien turvajärjestelmien merkitystä erityisesti vilkkaasti liikennöidyllä Suomenlahdella. Saadun selvityksen mukaan vesiväyliä varten osoitettu rahoitustaso vähenee vuoden 2009 talousarvioon verrattuna vuoden 2010 alusta yli 10 miljoonalla eurolla. Tällä rahoituksella vesiväylien palvelutaso ja sen myötä turvallisuustaso heikkenevät, mitä ei voi pitää lainkaan perusteltuna. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan, jotta kehyskaudella kyetään ylläpitämään merenkulun peruspalvelut sekä toteuttamaan mm. Merenkululaitoksen sisäisen tuotannon yhtiöittäminen, tarvitaan 20,8 miljoonan euron kehyskorjaus vuodelle 2010 sekä vuosille 2011 ja 2012 20 miljoonan euron ja vuodelle 2013 18 miljoonan euron vuosittainen korotus. LVM:n hallinnonalan tuottavuusmäärärahasta tehtävän 5,4 miljoonan euron vuosittaisen siirron jälkeen rahoituksen lisätarve on vuonna 2010 15,4 miljoonaa euroa, vuosina 2011 ja 2012 14,6 miljoonaa euroa ja vuonna 2013 12,6 miljoonaa euroa. Suunnitteilla olevan sisäisen tuotannon yhtiöittämisestä aiheutuvat lisämenot ovat noin 6 miljoonaa euroa kolmen vuoden siirtymäaikana.

Jatkossa on ensiarvoisen tärkeää, että väylävirastojen yhdistämisestä syntyvissä uusissa yksiköissä, joihin Merenkululaitoksen toiminnot hajautuvat, säilyy vahva merenkulun asiantuntemus ja ymmärrys meri- ja sisävesiväylien merkityksestä elinkeinoelämän kuljetuksille. Valiokunta korostaa erityisesti merenkulun turvajärjestelmien kehittämistä sekä sisävesiväylien tarjoamien kuljetusmahdollisuuksien selvästi nykyistä parempaa hyödyntämistä ja sisävesiväylien kehittämistä.

Saaristoliiikenteen järjestämiseen on osoitettu vuositasolla 7 867 000 euroa, mikä on 400 000 euroa vähemmän kuin vuoden 2009 talousarviossa. Kehysrahoituksella ei pystytty säilyttämään saariston yhteysalusliikenteen palvelutasoa nykyisellään, kuten hallitusohjelma edellyttää. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan palvelutason säilyttämiseksi ja liikenteen toimivuuden edellyttämien laiturien kunnostamiseksi tarvittava lisämääräraha on 550 000 euroa. Va-

liokunta korostaa, että saariston yhteysalusliikenteessä on kyse joukkoliikenteestä, jolla turvataan saaristossa asuvien ihmisten ja siellä toimivien yritysten tasavertaiset elinmahdollisuudet verrattuna mantereella asuviin.

Joukkoliikenne

Kehyskaudella korotetaan joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen varattuja määrärahoja vuoden 2010 62,7 miljoonasta eurosta 65,2 miljoonaan euroon vuonna 2013. Lisäys noudattaa liikennepoliittisessa selonteossa asetettuja tavoitteita, ja se on tarkoitus kohdentaa joukkoliikenteen edistämiseen. Korotuksella luodaan osaltaan edellytyksiä vastata ilmastonmuutoksen asettamiin haasteisiin. Valiokunta pitää tätä korotusta inflaatiotarkistuksen luonteisena ja tarpeeseensa nähden riittämättömänä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että joukkoliikenteen osuus kotimaisesta henkilöliikennesuoritteesta on noin 15 prosenttia, ja sen osuus on vuosi vuodelta laskenut. Henkilöliikenteen määrällinen kasvu koostuu lähes yksinomaan henkilöautoilun lisääntymisestä. Tämä tarkoittaa sitä, että joukkoliikenteen kehittämiseen ja tukemiseen ja sitä kautta myös liikenteen haitallisten päästöjen vähentämiseen on löydettävä nykyistä selvästi tehokkaammat keinot.

Suurten kaupunkien joukkoliikennettä on tuettu vuoden 2009 alusta valtion toimesta. Tätä kautta on mahdollista vaikuttaa suoraan matkustamisen hintaan. Paras hyöty joukkoliikennerahoista saadaan kohdistamalla kehittämisrahat suurille kaupunkiseuduille ja etenkin pääkaupunkiseudulle, jossa joukkoliikenteellä on runsaasti potentiaalisia uusia käyttäjiä. Suurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemiseen varatut määrärahat ovat kuitenkin riittämättömät, jos vakavasti tähdätään joukkoliikenteen osuuden merkittävään nostamiseen. Joukkoliikennetuen lisäksi on myös harkittava täydentäviä keinoja joukkoliikenteen kilpailukyyn ja houkuttelevuuden parantamiseksi. Esimerkiksi joukkoliikenteen polttoaineveron ja matkalippujen hinnassa olevan arvonlisäveron laskemisella voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen kilpailukykyyn

suhteessa muihin liikennemuotoihin. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa myös liikennepalvelujen tarjonnan ja liikenteen sujuvuuden merkitystä matkustajan päivittäisissä liikennemuotojen valinnoissa. Joustavalla hinnoittelulla voidaan lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta myös muiden kuin päivittäisliikkujien parissa. Valiokunta toteaa, että myös joukkoliikenteen yhtenäisen lippukäytännön aikaansaaminen on tärkeä tavoite.

Haja-asutusalueilla on vaikeaa tarjota kohdullisia julkisen liikenteen palveluita. Valiokunta painottaa tasavertaisten, asiointiyhteydet turvaavien joukkoliikennepalvelujen tarjoamista myös haja-asutusalueiden asukkaille. Mikäli joukkoliikennettä ei haja-asutusalueilla saada tuettunakaan riittävän kattavasti turvattua, tulee tarkastella ja turvata myös muita vaihtoehtoja, kuten kutsuliikenteen käyttömahdollisuuksia. Valiokunta esittää edelleen myös huolensa valmistella olevan joukkoliikennelainsäädännön uudistuksen vaikutuksesta nykyiseen toimivaan valtakunnalliseen linja-autoliikenneverkostoon. Sen toimintakyvystä kokonaisuudessaan on jatkossakin huolehdittava.

Laajakaista kaikkien ulottuville -toimintasuunnitelma

Kansallisella Laajakaista kaikkien ulottuville -toimintasuunnitelmalla parannetaan tietoyhteiskunnan infrastruktuuria. Toimintasuunnitelman rahoitukseen varataan yhteensä 66 miljoonaa euroa vuosille 2009—2015. Vuonna 2010 laajakaistahankkeiden avustuksiin varataan 8,5 miljoonaa euroa, vuosina 2011 ja 2012 kunakin 12 miljoonaa euroa ja tämän jälkeen 11 miljoonaa euroa vuodessa. Valiokunta korostaa ohjelman toteuttamisen tärkeyttä ja toteaa, että ohjelman toteuttamisen aikataulua tulisi pyrkiä kii-
rehtimään erityisesti haja-asutusalueiden osalta.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon ja

että selonteon johdosta hyväksytään seuraavat kannanotot:

1. Perusväylänpitoon on osoitettava kehyspäätöksessä liikenneverkon riittävän kunnon ja tarpeellisen kehittämisen turvaava rahoitus. Tämä tarkoittaa perusväylänpidon kokonaisuuden kannalta yli 200 miljoonan euron tasokorotusta.

2. Jo liikennepoliittisen selonteon yhteydessä korostetun ja logistiikan toimivuuden kannalta ensiarvoisen tärkeän Seinäjoki—Oulu-rataosuuden rahoitus tulee turvata siten, että hankekokonaisuus voidaan toteuttaa keskeytyksettä ja mahdollisimman pikaisesti.

3. Liikenneinvestoinneista ja niiden rahoituksesta on päätettävä riittävän pitkäjänteisesti siten, että päätöksenteko ja hankkeiden rahoituksen turvaaminen mahdollistavat hankkeiden kokonaistaloudellisen suunnittelun ja suunnitelmanmukaisen toteutuksen.

Helsingissä 23 päivänä huhtikuuta 2009

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Martti Korhonen /vas	Lyly Rajala /kok
vpj.	Saara Karhu /sd (osittain)	Tero Rönni /sd
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Pertti Salovaara /kesk
	Leena Harkimo /kok	Johanna Sumuvuori /vihr (osittain)
	Lauri Kähkönen /sd	Ilkka Viljanen /kok (osittain)
	Mats Nylund /r	Anne-Mari Virolainen /kok
	Pentti Oinonen /ps	vjäs. Outi Mäkelä /kok (osittain)
	Reijo Paajanen /kok	Lauri Oinonen /kesk
	Markku Pakkanen /kesk (osittain)	Sari Palm /kd (osittain).

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
valiokuntaneuvos Kaj Laine.