

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 12/2013 vp

### Valtioneuvoston selonteko valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017

### Valtioneuvoston selonteko eduskunnalle valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017 27.3.2013 annetun valtioneuvoston selonteon (VNS 3/2013 vp) täydentämisestä

### *Valtiovarainvaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 10 päivänä huhtikuuta 2013 lähettäessään valtioneuvoston selonteon valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017 (VNS 3/2013 vp) sekä valtioneuvoston selonteon eduskunnalle valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017 27.3.2013 annetun valtioneuvoston selonteon (VNS 3/2013 vp) täydentämisestä (VNS 4/2013 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- budjettineuvos Elina Selinheimo, valtiovarainministeriö
- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- apulaisjohtaja Riitta-Liisa Vuorela, Viestintävirasto
- johtaja Anders Östergård, Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

- lakiasiainjohtaja Rami Metsäpelto, Liikennevirasto
- osastonjohtaja Juhani Nikula, Liikenteen turvallisuusvirasto TraFi
- johtaja Jouni Karjalainen, Destia Oy
- yhteiskuntasuhdepäällikkö Nina Routti-Hietala, VR-yhtymä
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Anna-Liisa Tarvainen, Liikenneturva
- logistiikkapäällikkö Outi Nietola, Metsäteollisuus ry
- toimitusjohtaja Markku Henttinen, Suomen Osto- ja Logistiikkayhdistys LOGY
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut  
— Lapin elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus.

## VALIOKUNNAN KANNANOTOT

### *Perustelut*

#### **Yleistä**

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtiontalouden kehyksiä vuosille 2014—2017 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta. Valiokunta keskittyy lausunnossaan ennen kaikkea perusväylänpidon rahoitukseen, raskaan liikenteen enimmäismittoja ja -massoja koskevaan muutokseen sekä ammattiliikenteen polttoaineverotusta koskeviin kysymyksiin.

#### **Hallinnonalan rahoituskehys**

Valtiontalouden kehyksissä 2014—2017 liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat ovat yhteensä 2 970 miljoonaa euroa. Tästä liikenneverkon määräraha on 1 717 miljoonaa euroa. Liikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin on osoitettu 227 miljoonaa euroa ja luokkaan viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen on osoitettu 534 miljoonaa euroa.

Valiokunta toteaa, että kehysratkaisulla toteutetaan myös kaikkia hallinnonaloja koskevia välttämättömiä valtiontalouden säästötoimia. Valiokunta katsoo, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdennetut määrärahat ovat kokonaisuutena tarkasteltuna tasoltaan kohtuullisia, erityisesti kun niitä verrataan kokonaissäästöavoitteisiin tai monelle muulle hallinnonalalle kohdistettuihin säästöihin. Valiokunta toteaa, että liikenteen määrärahojen määräytymisessä on otettava myös jatkossa huomioon liikennesektorin huomattava merkitys muille hallinnonaloille, koko elinkeinoelämän toimivuudelle ja tehokkuudelle sekä ihmisten arkiliikkumiselle.

#### **Perusväylänpito**

Perusväylänpidon määrärahasta rahoitetaan mm. olemassa olevan liikenneverkon kunnossapito, pienehköt investoinnit, liikenteen hallinta, lii-

kenteen suunnittelu ja väylänpidon omaisuus-hallinta. Perusväylänpitoon lisätään kehyskaudella yhteensä 55 miljoonaa euroa, 15 miljoonaa euroa vuodelle 2014, 10 miljoonaa euroa vuodelle 2015 sekä 15 miljoonaa euroa vuosille 2016 ja 2017. Ehdotus liittyy kuorma-autojen suurimpia sallittuja enimmäismittoja ja -massoja koskevaan korostusesitykseen.

Kustannustason nousun on arvioitu olevan tällä hetkellä keskimäärin 3—4 % vuodessa. Perusväylänpidon määrärahoihin ei ole esitetty indeksikorjausta, mikä heikentää rahoituksen ostovoimaa. Käytännössä tämä tarkoittanee sitä, että valtatiet ja vilkkaimmat tiet pystytään ehdotetulla rahoitustasolla pitämään kohtuullisessa kunnossa, mutta alemmanasteinen tieverkko joustaa rahoituksen mukaan liikennepoliittisen selonteon linjauksen mukaisesti.

Liikennepoliittisen selonteon mukaisesti väyläinvestoinneista siirretään 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Valiokunta toteaa, että pieniä investointeja ja ylläpitoa on jouduttu rahoituksen puuttuessa karsimaan viime vuosina huomattavasti. Tästä syystä mainittu 100 miljoonan euron siirtäminen on erittäin kannatettava ja tärkeä. Jos pienille liikenneturvallisuushankkeille, pyöräteille sekä tie- ja tasoristeyksille ei riitä valtion rahoitusta, osa tärkeimmistäkin hankkeista voi jäädä toteutumatta tai vastuu hankkeista jää kunnille, mitä ei voida pitää kuntien taloustilanne huomioon ottaen toivottavana. Valiokunta kiinnittää huomiota myös kuntien taloustilanteen ja valtiontukien vähene- misen myötä mahdollisesti syntyviin katuverkoston kunnossapidon haasteisiin.

Perusväylänpidolla ja liikenteen sujuvuudella on huomattava merkitys mm. elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, liikenneturvallisuuden ja ympäristötavoitteiden saavuttamisen kannalta. Tavari liikenteen kuljetussuoritteesta kaksi kolmasosaa kulkee maanteitse ja henkilöliikenteen suoritteesta jopa yli 90 prosenttia. Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon rahoituksella on pystyttävä turvaamaan väyläverkon säilyminen

liikennöitävässä ja turvallisessa kunnossa. Tiestön korjausvelka on valiokunnan saaman selvityksen mukaan tällä hetkellä noin 1,5 miljardia euroa. Valiokunta korostaa, että perusväylänpitoon on tärkeää suunnata lisärahoitusta, kun valtiontalous sen sallii, jotta korjausvelka ei enää kasvaisi. Valiokunta katsoo, että jatkossa olisi tarpeen arvioida myös vuodesta 2016 alkaen ehdotetun 100 miljoonan euron määrärahasiirron mahdolliset vaikutukset korjausvelan määrän kehitykseen ja pyrittävä suunnittelemaan pidemmälle aikavälille myös muita konkreettisia toimia, joilla huomattavaksi kasvanutta korjausvelkaa saataisiin pienennettyä.

Maantielain (503/2005) mukaan maantiet on pidettävä yleistä liikennettä tyydyttävässä kunnossa. Käytettävissä olevalla perusväylänpidon rahoitustasolla voidaan valiokunnan saaman selvityksen mukaan turvata pääväylien kohtuullinen kunto, mutta väyläverkon rahoitustilanne on valiokunnan arvion mukaan pitkällä tähtäimellä erittäin huolestuttava mm. tieverkoston kunnan kehityssuunnasta ja kertyneen korjausvelan määrästä johtuen. Valiokunta pitää tärkeänä, että pidemmän päälle rahoituksen pitäisi peruskunnossapidon lisäksi riittää myös liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parantaviin hankkeisiin. Erityisesti alemman tiestön päällysteiden uusimiskierto on jo varsin pitkä, ja asiantuntijakokouksissa on tuotu esille, että korjauskustannukset saattavat nousta huomattavasti korkeammiksi, mikäli korjaus voidaan tehdä vasta sitten, kun korjattavan kohteen kunto on jo ehtinyt heikentyä huomattavasti. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan joillakin paikoin on nykytilanteessa välttämätöntä muuttaa vähäliikenteisempiä päällystettyjä teitä takaisin sorateiksi, mikä on pidemmän päälle halvempaa verrattuna päällysteen uusimisen kustannuksiin. Valiokunta kuitenkin korostaa, että sorateiksi muutettavat kohteet on tarpeen arvioida kokonaisarviona kustannusten, liikenteen sekä asukkaiden ja elinkeinoelämän tarpeiden kannalta.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että yksityisteiden määräraha on laskenut jo useampana vuotena. Yksityisteiden valtionavustus on vuonna 2014 enää 5 miljoonaa euroa, mikä on

tarpeeseen nähden hyvin vähän. Yksityisteitä on Suomessa yhteensä 358 000 km, ja esimerkiksi monet tärkeät elinkeinoelämän kuljetukset vähintään alkavat yksityisteiltä. Valiokunta kantaa huolta yksityisteiden rahoituksen kehityssuunnasta. Yksityistiet ovat haja-asutusalueille käytännössä elintärkeä infrastruktuuri, joka palvelee metsäteollisuutta, matkailua, maataloutta, asukkaita, paikallisia yrityksiä jne.

Valiokunta katsoo, että myös väylien kunnan kartoittamiseen olisi tärkeää panostaa ottaen huomioon myös uuden teknologian tuomat mahdollisuudet. Kohtuullisesti liikennöitävät tieosat, joilla on vakavia rakenteellisia ongelma-kohtia, mutta niitä on suhteellisen vähän, saattaa kannattaa valiokunnan saaman selvityksen mukaan korjata täsmäkorjauksilla, jolloin rahoitusta voidaan pyrkiä kohdentamaan tarkasti selkeästi liikenteen turvallisuutta vaarantaviin kohteisiin. Myös rataverkon korjausvelka on kasvanut huomattavasti, joten rataverkon kuntoon ja mm. rautatiesiltojen kuntoon tulisi kiinnittää jatkossa huomiota. Junaliikenteen välityskyvyn parantamisella, täsmällisyydellä ja luotettavuudella on keskeinen merkitys liikennejärjestelmäkoneisuuden toiminnan kannalta.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan Ruotsissa tieväyliin panostetaan kilometriä kohden lähes kaksi, Norjassa yli kaksi ja Tanskassa jopa kuusi kertaa Suomea enemmän. Valiokunta katsoo, että pitkän aikavälin tavoitteena tulisi olla päästä lähemmäksi muiden Pohjoismaiden rahoitustasoa.

Liikenteen määrärahataso on aina kompromissi muiden yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Perusväylänpidon rahoitustilanne on valiokunnan arvion mukaan kuitenkin pitkällä tähtäimellä huolestuttava. Valiokunta toteaa, että perusväylänpidon rahoituksen lisäämiseen on selkeää tarvetta jo ennen edellä mainittua 100 miljoonan euron määrärahasiirtoa vuonna 2016. Liikennepoliittisen selonteon mukaan hallituskausien taitteessa tehdään perusväylänpidon määrärahojen kustannustason nousua vastaava tasokorotus. Valiokunta pitää tätä välttämättömänä ja esittää, että

*perusväylänpidon rahoituksen hallituskautien taitteeseen suunnitellun kustannustason nousua vastaavan tasokorotuksen aikaistamismahdollisuudet selvitetäisiin pikaisesti. Valiokunta katsoo, että kustannustason nousua vastaava tasokorotus olisi tarpeen tehdä jo vuodelle 2015.*

### **Mitat ja massat**

Kehysselonteon mukaan logistisen tehokkuuden parantamiseksi raskaan liikenteen kaluston sallittuja enimmäismassoja ja -mittoja korotetaan ja niiden käyttö tieverkolla mahdollistetaan vaihteittain suuntaamalla ensivaiheessa lisärahoitusta 10—15 miljoonaa euroa vuodessa elinkeinoelämän kannalta keskeisimpien kuljetusreittien kunnostamiseen. Koko kehyskaudella tämä tarkoittaa 55 miljoonan euron lisärahoitusta. Mittojen ja massojen muutoksella on arvioitu valiokunnan saaman selvityksen mukaan saavutettavan noin 80—120 miljoonan euron säästöt ennen kaikkea elinkeinoelämän logistiikkakustannusten alenemisen kautta. Ehdotus edellyttää joidenkin siltojen ja teiden kantavuuden parantamista ja matalien alikulkujen korottamista. Koska nykyisiä liikenneverkon rakenteita ei ole mitoitettu huomattavasti suuremmille massoille, valiokunnan saaman selvityksen mukaan suuremmat kuljetukset ohjataan vain tietyille näitä kuljetuksia kestäville väylille.

Suomessa kuljetusetäisyydet ovat pitkiä, mistä johtuen logistiikkakustannukset ovat huomattavampi osa yritysten liikevaihdosta kuin keskeisissä kilpailijamaissa esim. Keski-Euroopassa. Valiokunta on jo aiemmin mm. liikennepoliittisen selonteon yhteydessä lausunut, että logistisia kustannuksia tulisi pyrkiä Suomessa selkeästi alentamaan. Valiokunta katsoo, että mittojen ja massojen korotuksella voidaan osin pyrkiä vastaamaan myös rikkidirektiivistä aiheutuvaan logistiikkakustannusten lisääntymiseen. Valiokunta toteaa, että esimerkiksi puuhuollon välttämättömät tiekuljetukset suuremmilla kuljetusyksiköillä voivat myös säästää polttoainetta ja vähentää näin kokonaispäästöjä. Toi-

saalta muutoksista aiheutuu investointikustannuksia kuljetusyrittäjille.

Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille huoli päätöksen vaikutuksista yksityisteille ja kuntien katuosuuksille, koska kuljetukset alkavat tai päättyvät usein yksityisteiltä tai katuverkolta. Valiokunta toteaa, että ennen konkreettista liikkeellelähtöä on välttämätöntä varmistua käytettävien teiden kestävästä myös liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Kuulemisessa tuotiin myös näkemyksenä esille, että mittojen ja massojen korottamiseen voisi olla perusteltua liittää samalla suurempien ajoneuvojen turvallisuutta parantavia teknisiä yms. vaatimuksia. Asiantuntijakuulemisessa esitettiin huoli varatun 55 miljoonan euron riittävydestä kuljetusyksiköiden kasvun vaatiman tiestön ja siltojen parantamisen kannalta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan rahoitus ei riitä esimerkiksi kovinkaan monen sillan kunnostamiseen, joten asiassa jouduttaneen lähtemään varovaisesti liikkeelle.

### **Liikennehankkeet**

Kehysselonteon mukaan väylähankkeiden toteuttamisen määrärahaa lisätään 113 miljoonaa euroa vuonna 2014 ja 58 miljoonaa euroa vuonna 2015. Vuodesta 2016 lähtien väyläinvestointien valtionrahoitus olisi tasoa 377 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että kehysrahoituksella varmistetaan käynnissäolevien liikennehankkeiden loppuun saattaminen. Lisäksi lisärahoituksella pystytään varmistamaan liikennepoliittisessa selonteossa nimettyjen hankkeiden käynnistäminen pääosin vuosien 2014—2015 aikana. Valiokunta pitää tätä nykyisessä taloudellisessa tilanteessa erittäin positiivisena. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan hankkeiden käynnistämisen aikataulusta päätetään myöhemmin keväällä 2013. Toteutettavien liikennehankkeiden tarkempi toteuttamistapa tullaan arvioimaan liikennepoliittisen selonteon mukaisesti. Valiokunta korostaa yleisesti, että liikennehankkeiden rahoituksen jakamisessa tarvitaan pitkän aikavälin suunnitelmallisuutta ja jatkuvuutta hankkeiden käytännön toteutuksen

kokonaiskustannustehokkuuden varmistamiseksi. Käynnistettävät hankkeet tulisi myös saattaa loppuun kokonaistaloudellisesti järkevällä tavalla ja myös kustannusten kannalta tarkoituksemukaisessa aikataulussa.

Valiokunta katsoo, että liikenneverkon kehittämisessä olisi tarpeen keskittyä kehittämään nykyisen väyläverkoston aiempaa tehokkaampaa hyödynnettävyyttä. Valiokunta katsoo, että lähtökohtaisesti niukkoja resursseja on järkevää käyttää myös nykyisen liikenneverkon ja jo tehtyjen investointien tehokasta hyödyntämistä edistäviin toimenpiteisiin.

Väylähankkeet tulisi nähdä myös investointina tulevaisuuteen. Valiokunta korostaa väylähankkeiden työllistäviä vaikutuksia sekä elvyttävää vaikutusta myös alueiden elinkeinotoiminnan kannalta. Valiokunta korostaa myös liikennejärjestelmäkokonaisuudessa matka- ja kuljetusketjujen saumattomuuden ja yhteentoimivuuden merkitystä. Liikennejärjestelmää ja investointeja on syytä tarkastella ja suunnitella kokonaisuutena ja siten, että eri liikennemuodot toimivat keskeisten liikenneväylien ja yhteyksien osalta sujuvasti yhteen. Liikennepoliittisen selonteon mukaan kaukoliikenteessä on olennaista, että liikenne suunnitellaan ja järjestetään toimimaan yhdellä parhaiten kyseistä yhteyttä ja alueiden saavutettavuutta palvelevalla liikennemuodolla.

### **Eräitä muita kysymyksiä**

Viestintävirastoon perustettavan Kyberturvallisuuskeskuksen perustamiseen varataan Viestintäviraston toimintamenoihin 1 miljoona euroa vuodelle 2014 ja vuosille 2015—2017 esitetään 1,5 miljoonan euron lisäystä. Valiokunta pitää erittäin hyvänä, että keskuksen perustamiseen löytyi rahoitus, joka valiokunnan saaman selvityksen mukaan mahdollistaa keskuksen ympärivuorokautisen toiminnan. Valiokunta on todennut jo kansallista kyberstrategiaa koskevassa lausunnossaan, että Kyberturvallisuuskeskuksen resurssien tarvetta tulee seurata jatkossa siten, että myös mahdollinen toimintaympäristön

muutoksista johtuva tehtävien lisääntyminen otetaan huomioon resurssien määrätymisessä.

Valiokunta toteaa, että Yleisradion rahoitukseen valiokunnan saaman selvityksen mukaan liittyvään 12 miljoonan euron säästövajaseeseen tulee etsiä toimiva ratkaisu.

Kehysselonteossa ei mainita erikseen joukkoliikenteen rahoitusta. Valiokunta toteaa, että nykyinen joukkoliikenteen määräraha on varsin matala joukkoliikenteen kehittämisen kannalta. Valiokunta katsoo, että selkeänä tavoitteena tulee olla joukkoliikenteen käytön lisääminen mm. päästöjen vähentämiseksi ja toisaalta kansalaisten liikkumismahdollisuuksien tasapuolisuuden edistämiseksi. Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota kuntien ja maakuntakeskusten välisen joukkoliikenneverkoston toteuttamiseen ja sen toimivuuden varmistamiseen sekä eri joukkoliikennemuotojen yhteentoimivuuteen. Valiokunta painottaa myös valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisen MAL-yhteistyön merkitystä alueiden pitkäjänteiselle ja tehokkaalle liikennesuunnittelulle ja -rakentamiselle. Yhteistyön avulla voidaan pyrkiä varmistamaan, että niukat kehittämis- ja kunnossapitovarat käytetään mahdollisimman optimaalisella tavalla.

Hallitusohjelman mukaisesti liikennepolttoainneiden veroa korotetaan kahdessa vaiheessa, joista jälkimmäinen on määrä toteuttaa vuonna 2014. Korotuksen myötä verotuoton arvioidaan kasvavan 125 miljoonaa euroa. Dieselpolttoainneen hinta on noussut viime vuosina huomattavasti, ja edellinen, vuoden 2012 alussa voimaantullut polttoaineveron korotus toi joidenkin arvioiden mukaan jopa 100 miljoonan euron lisäkustannukset ammattiliikenteelle. Valiokunta on jo aiemmin lausunut pitävänsä ensisijaisen tärkeänä, että Suomen elinkeinoelämän ja kuljetussektorin kilpailukykyä pyritään parantamaan kilpailijamaihin verrattuna alentamalla kuljetusten ja logistiikan kustannuksia. Pitkistä etäisyyksistä johtuen Suomessa pienilläkin polttoainneen hinnan muutoksilla on kokonaisuutena huomattavia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Valiokunta katsoo, että

*yksi keskeinen logistiikkakustannusten vähentämisen ja kannattavuuden edistämisen väline voisi olla verotilimenettely tai muu vastaava ammattiliikenteen dieselveron palautusjärjestelmä, jonka käyttöönoton mahdollisuudet tulisi selvittää.*

**Lausunto**

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2013

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kalle Jokinen /kok  
vpj. Osmo Kokko /ps  
jäsen. Thomas Blomqvist /r  
Markku Eestilä /kok  
Ari Jalonen /ps  
Jukka Kopra /kok  
Suna Kymäläinen /sd

Johanna Ojala-Niemelä /sd  
Raimo Piirainen /sd  
Janne Sankelo /kok  
Ari Torniainen /kesk  
Reijo Tossavainen /ps  
Oras Tynkkynen /vihr  
Mirja Vehkaperä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Juha Perttula.

## ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

### *Perustelut*

Yhdymme pääosin liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuntoon. Eräiltä osin lausunto kaipaa kuitenkin perusteellisempaa pohdintaa ja syvemmälle meneviä rakenteellisia ratkaisuja.

### *Valtion Infra Oy liikennehankkeiden toteuttajaksi*

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

Pitkäjärjestyksen liikennepolitiikan kannalta menettelytapa ei ole kestävällä pohjalla. Budjettirahoitus on tehnyt liikennepolitiikasta tempoilevaa, eikä väylärakentamisessa ole päästy tasaiseen volyymitasoon. Valtiontalouden tiukat kehukset ovat pahimmillaan voineet viivästyttää tai jopa estää jopa sellaisiakin investointihankkeita, joista on selkeästi osoitettavissa talouskasvua edistäviä vaikutuksia.

Eri syistä johtunut hankkeiden kasautuminen on johtanut rahoitusongelmiin, viivästyksiin ja kustannusten nousuun. Julkisten liikenneinvestointien määrä on jäänyt selvästi jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta.

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

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

Keskustan valiokuntaryhmä katsoo, että hallituksen on ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin Valtion Infra Oy:n perustamiseksi.

### *Perusväylänpidon tasokorotus ja indeksitarkistus*

Perusväylänpidon 100 miljoonan euron tasokorotus on otettava käyttöön jo tällä vaalikaudella, vuonna 2014. Indeksitarkistus on tehtävä mahdollisimman pian. Perustienpidon korjausvelkaa ei saa kasvattaa mahdottomuuksiin. Valtion investoinnit tiestöön ovat hyvä tapa lisätä työllisyyttä taloudelle haastavina aikoina, eikä sikikään tasokorotusta saa lykätä liian pitkälle.

### *Yksityisteiden rahoitus ja alempiasteinen tieverkko*

Lausunnossa tuodaan hyvin esille yksityisteiden merkitys. On lisäksi muistettava, että samalta määrärahamomentilta joudutaan rahoittamaan myös yleishallintokuluja sekä lossien ja lauttojen ylläpitoa. Yksityisteiden kunnossapitoon jää kehyskirjaukseen nähden tosiasiaassa huomattavasti vähemmän rahaa. Asiantuntijoiden mukaan riittävä rahataso on 20 miljoonaa euroa.

Liikennepoliittisessa selonteossa hallitus on hyväksynyt periaatteen, että alempiasteisen tieverkon kunto joustaa rahoituksen mukana. Palvelutason heikennys merkitsee käytännössä alempiasteisen tieverkon kunnossapitovastuun vierittämistä enenevissä määrin kunnille. Tämä on mielestämme väärää politiikkaa ottaen huomioon kuntien talouden sekä kuntien ja valtion välisen tehtävänjaon.

### *Maaseudun joukkoliikenteestä huolehdittava*

Eduskunnan tekemistä lisäyksistä ja budjettilausunnoista huolimatta maaseudun joukkoliikenteen määrärahoja lasketaan jatkuvasti. Viime vaalikaudella valmistelussa olleen ns. kyytitakuujärjestelmän kehittämistyö on lopetettu.

**LiVL 12/2013 vp — VNS 3/2013 vp, VNS 4/2013 vp**

Maaseudun joukkoliikennetarpeet on haudattu uuteen työryhmään.

Tehdyt leikkaukset ovat lakkauttaneet maaseudulla yli tuhat bussivuoroa ilman, että hallitus olisi tuonut tilalle bussivuorot korvaavaa järjestelmää. Tilanne on kestämaton maaseudulla asuvien ihmisten kannalta.

***Mielipide***

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa valtiontalouden kehyselontekoa vuosille 2014—2017 koskevassa mietinnössä huomioon edellä olevan.*

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2013

Mirja Vehkaperä /kesk  
Ari Torniainen /kesk



## ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

### *Perustelut*

Maailmanlaajuisten taloustilanteen ja olemassa olevien markkinajärjestelmien horjuessa on ennistäkin tärkeämpää huolehtia taloutemme toimintaedellytyksistä.

### *Toimiva logistiikka elättää Suomen*

Toimiva logistiikka kokonaisuudessaan on maassamme elämisen ja yrittämisen perusedellytys. Suomen kilpailukyky heikentää maantieteellinen sijaintimme, mistä johtuen esimerkiksi kuljetuskustannusten osuus kokonaiskustannuksista on meillä tärkeimpiä kilpailijamaitamme suurempi. Siksi on huolehdittava, että tämän tekijän vaikutus kansalliseen kilpailukykyymme on oltava mahdollisimman vähäinen. Tieverkko tavoittaa kaikki suomalaiset kotiovelta ja vie tehtaidemme tuotteita tehtaan ovelta koko maahan ja maamme rajojen ulkopuolelle.

Tienpidossa ei ole kyse pelkästään kunnosta. On myös muistettava laadukas ja ennakoiva suunnittelu. Esimerkiksi hyvin suunnitellut liittymät alempiasteiselta tieverkostolta maanteille tai moottoriteille tehostavat liikenteen sujuvuutta, parantavat liikenneturvallisuutta ja säästävät polttoainetta meidän kaikkien hyväksi.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä kantaa suurta huolta elinkeinoelämän kuljetuskustannuksista, ja tuemme polttoaineveron palautusjärjestelmän käyttöönottoa, jotta elinkeinoelämän kilpailukyky säilyy kuljetuskustannusten pysyessä kohtuullisina. Muutenkin polttoaineiden verotusta pitäisi laskea. Kilometrikorvaukset ovat toinen elinkeinoelämän kannalta tärkeä asia, ja esitämme valtiovarainvaliokunnan puuttuvan asiaan.

### *Kunnossapitoon lisää tehoa*

Hallituksen esitys valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017 ei sisällä mitään uutta. Kuten useana edellisenä kertana, tälläkään kertaa perustienpidon määrärahojen tasoa ei voida pi-

tää riittävänä säilyttääkseen liikenneverkkomme edes nykytilassa. Tieverkostomme kuntoa on elvytetty säästövaroin ja laadusta on tingitty mm. pinnoitteen paksuuden kohdalla. Tämä on johtanut siihen, että pikaista korjausta vaativien tieosuuksien määrä on siirtynyt useiden vuosien ajalta tälle kehyskaudelle. Tieverkostomme rapistuu 100 miljoonan euron vuosivauhdilla.

Perussuomalaisten mielestä tiestön kunnossapidon kartoitukseen tulee valtiovallan kiinnittää lähivuosina erityistä huomiota. Nykyaikaisella teknologialla on hyvin mahdollista skannata koko liikenneverkkomme tavalla, jossa korjaukset voitaisiin kohdistaa niihin kohtiin, missä ongelmat ovat etenemässä tien varsinaiseen rakenteeseen. Näin voidaan välttää tiestön runkorakenteeseen kohdistuvat kalliit korjaukset. Näitä tietoja hyväksikäyttäen yhteiskuntamme voi säästää suuria summia tienpidossa parantaen samalla tiestömme laatua, kun korjauksia voidaan tehdä juuri siinä kohdassa tietä, jossa oikeasti on ongelmia.

### *Sillat kuntoon*

Vastaavan kehityskulun ovat kokeneet myös lukuisat sillat ympäri Suomea. Ellei näitä kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy valtiontaloudelle huomattavasti nykyistä suurempi korjauslasku vaurioiden edetessä siltojen rakenteisiin.

Suunnitelmat kasvattaa raskaan liikenteen kaluston mittoja ja massoja tulee ottaa huomioon tieverkostomme kunnossapidossa. Siksi valtiovallan on kiirehdittävä niin tieverkostomme yleiseen kantokykyyn liittyviä korjauksia kuin myös siltojen korjausta, jotta mahdollisimman moni silta olisi käyttökelpoinen myös raskaan kaluston kuljetuksille. Epäilyksemme on, että mittojen ja massojen nostaminen tuo yhteiskunnallemme kokonaisuudessaan enemmän haittoja kuin hyötyjä. Tästä syystä mittojen ja massojen korotus pitää harkita erittäin tarkkaan ja vain sellaisilla reittilinjoilla, joiden infra kestää kas-

vaneen rasiituksen. Harva tehdas sijaitsee kehäteiden varrella.

Sillat ovat merkittävä osa suomalaisen tieverkoston kokonaisuutta. Myös valtiovallan on osattava katsoa liikenneverkkoamme kokonaisvaltaisesti. Suurimmat ongelmat ovatkin alemmalla tieverkollamme, johon hallitus ei panosta olosuhteet huomioon ottaen tarpeeksi. Itse asiassa hallitus heikentää alempiasteisen tieverkoston kuntoa tarkoituksellisesti. Hallitusohjelmassa mainitaan, että alempiasteinen tieverkko joutaa. Perussuomalaiset eivät hyväksy tämänkaltaista vastuuttomuutta, vaan haluamme kiinnittää myös alempiasteisen tieverkoston kuntoon huomiota, sillä muun muassa puu- ja maataloustuotanto lähtee yksityisteiden varrelta.

*Kuntien valtionosuuksien leikkaukset uhkaavat myös tieverkkoamme*

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä on äärimmäisen huolissaan hallituksen meneillään olevista valtionosuuksien leikkauksista. Leikkaukset eivät kohdistu pelkästään kuntien kykyyn tuottaa palveluita asukkailleen, vaan haittaavat myös kuntien mahdollisuuksia huolehtia yleisen katuverkon ja yksityisteiden kunnosta. Toisin sanoen hallitus romuttaa paitsi kuntien talouden myös kuntien mahdollisuudet huolehtia oman alueensa liikenteellisistä olosuhteista.

*Perussuomalaisten vaihtoehto*

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä katsoo, että kehyksissä tulisi vuosina 2014—2017 perusväylänpidon määrärahoja korottaa siten, että vuosille 2014 ja 2015 tieverkoston investointeja aikaistetaan. Katsomme, että kansallisomaisuutta eli liikenneverkkoja ajoissa korjaamalla pidämme huolta yhteisestä omaisuudestamme. Korostamme lisäksi tarvetta toteuttaa sovitut tiehankkeet kerralla loppuun asti niiden kansantaloutta elvyttävien ja työllisyyttä parantavien vaikutusten vuoksi. Perussuomalaisten mielestä hallituksen toimista puuttuu pitkäjänteisyys ja johdonmukaisuus, mikä näkyy haluttomuutena huolehtia tiehankkeista loppuun asti.

Perusväylän ylläpitoon suunnatut vähäiset määrärahat eivät mahdollista tätä talouttamme elvyttävää ja kasvun mahdollistavaa kunnostusta, siksi emme voi yhtyä valiokunnan lausuntoon valtioneuvoston selontekoon valtiontalouden kehyksistä vuosille 2014—2017.

*Mielipide*

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä esitetyn huomioon.*

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2013

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