

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 2/2014 vp

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015—2018

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 8 päivänä huhtikuuta 2014 lähettäessään valtioneuvoston selonteon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015—2018 (VNS 4/2014 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- viestintäneuvos Elina Normo ja liikenneneuvos Riitta Viren, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Rami Metsäpelto, Liikennevirasto

- apulaisjohtaja Riitta-Liisa Vuorela, Viestintävirasto
- rahoitusjohtaja Tuula Saxholm, Helsingin kaupunki
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto
- toimitusjohtaja Iiro Lehtonen, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toimitusjohtaja Jarmo Matilainen, Finnet-liitto ry
- toimitusjohtaja Lauri Säynäjoki, Suomen Taksiliitto.

Lisäksi kirjallisen lausunnon on antanut
— valtiovarainministeriö.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Yleistä

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtioneuvoston selontekoa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015—2018 eli niin sanottua kehysseleontekoa. Valiokunta lausuu selonteosta oman toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta.

Kehysratkaisulla toteutetaan kaikkia hallinnonaloja koskevia välttämättömiä valtiontalouden säästötoimia, joiden yleisestä kokoluokasta vallitsee varsin laaja poliittinen yhteisymmärrys. Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan osalta kehyspääatöksen kumulatiiviset leikkaukset ovat 428 miljoonaa euroa ja lisäykset 79 miljoonaa euroa, eli nettovaikutus kehyskaudella on vähennystä yhteensä 350 miljoonaa euroa.

Valiokunta tiedostaa, että liikenteen määrärahataso on aina kompromissi muiden yhteiskunnan tarpeiden kanssa. Perusväylänpidon rahoitustilanne kehyskaudella ja pidemmälläkin tähtäimellä on kuitenkin erittäin huolestuttava. Valiokunta korostaa, että liikenteen määrärahojen määrätymisessä on otettava huomioon liikenne-sektorin huomattava merkitys muille hallinnonaloille, koko elinkeinoelämän toimivuudelle ja tehokkuudelle sekä ihmisten arkiliikkumiselle ja liikenneturvallisuudelle koko maassa. Tarvitsemme jatkossakin sekä toimivia pääväyliä että alue- ja paikallistiestöä, jotka pystyvät kantamaan myös elinkeinoelämän tarpeita vastaavat raskaat kuormat.

Perusväylänpidon rahoitus

Kehyspäättös sisältää 100 miljoonan euron vähennyksen perusväylänpidon momentilta vuonna 2015, ja vuosina 2016–2018 leikataan liikennepoliittisessa selonteossa kehittämishankkeista perusväylänpitoon siirrettäväksi päätetyt 100 miljoonaa euroa vuosittain. Nämäkin leikkaukset kohdistuvat siis perusväylänpitoon. Vastapainoksi leikkauksille kehyspäättös sisältää muun muassa 20 miljoonan euron lisäyksen vuonna 2014 ja 30 miljoonan euron lisäyksen vuonna 2015 perusväylänpidon kertaluonteisiin investointeihin työllisyyden ja kasvun kannalta kriittisimmän infrastruktuurin vahvistamiseen.

Kehittämishankkeiden osalta selonteossa todetaan, että hallitus tulee tekemään periaatepäätöksen Pisara-radan toteuttamisesta ja käynnistämään tähän liittyvät neuvottelut eri asianosaisten kanssa. Kehyskaudella jatketaan myös liikennepoliittisessa selonteossa nimettyjen hankkeiden toteuttamista aiempien päätösten mukaisesti ja siten, että yhden hankkeen aloitusta aikaistetaan suunnitellusta.

Selonteossa korostetaan, että perusväylänpidossa ensisijaista on varmistaa liikenteen päivittäinen toimivuus. Päivittäisen kunnossapidon ja liikenteen palveluiden taso pyritään selonteon mukaan pääosin varmistamaan koko väyläverkolla. Lisäksi todetaan, että raskaan liikenteen kaluston enimmäismassojen ja mittojen korotus-

ten edellyttämiä siltojen ja tieverkon korjaustomia jatketaan ja korjaukset kohdennetaan elinkeinoelämän, työllisyyden ja kasvun kannalta kriittisiin kohteisiin. Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy näihin selonteossa esitettyihin tavoitteisiin. Perusväylänpidon määrärahataso kehyskaudella ei valiokunnan arvion mukaan kuitenkaan tule riittämään väylien kunnan ja liikenteen välityskyvyn ylläpitämiseen edes nykytasolla.

Käytännössä nykyisellä määrärahatasolla alemmanasteisen tieverkon kunto heikkenee. Päälysteiden kunto muualla kuin keskeisellä tieverkolla rapistuu ja huonokuntoisten maantie- ja ratasiltojen määrän on arvioitu kasvavan 800 sillasta noin 915 siltaan jo ilman kehysleikkauksiakin. Seurauksina ovat kelirikko- ja painorajoitukset liikenteelle. Rataverkossa haasteena ovat vähäliikenteisten ratojen ja ratapihojen kunto, korjausta vaativat ratasillat sekä sähkö- ja turvalaitteiden vanheneminen.

Kuultujen asiantuntijoiden mukaan selonteon kehysleikkaukset kohdistuvat juuri siihen osaan kustannusrakennetta, jolla varmistetaan liikenteen päivittäinen toimivuus. Kun tämä ei ole mahdollista edes vuoden 2014 määrärahatasolla, niin kehysleikkaukset vaikeuttavat kunnossapidon ja liikenteen palveluiden tason ylläpitämistä edelleen. Säästöt tarkoittavat käytännössä entistä tiukempaa priorisointia liikennemäärien ja eri väylätyyppien mukaan sekä entistä enemmän alemman väyläverkon ylläpidon tason laskua.

Valiokunta toteaa, että raskaan ajoneuvokaluston suuremmat mitat ja massat ovat haaste osalle tieverkkoa ja mm. siltojen ja yksityisteiden painorajoitukset asettavat tällä hetkellä huomattavia rajoitteita suurempien massojen laajamittaiselle hyödyntämiselle kuljetuksissa. Raskaan tavaraliikenteen enimmäispainoja koskevalla uudistuksella ei saavuteta sillä tavoiteltuja kansantaloudellisia etuja, jos tiestön kantavuus ei salli korotettujen enimmäispainojen mukaisia kuormia. Tiestön kantavuus vaihtelee alueittain ja väylittäin, mikä asettaa eri alueilla ja liikenne-reiteillä liikennöivät kuljetusyritykset epätasa-arvoiseen asemaan toisiinsa nähden. Tähän liit-

tyvät myös elinkeinoelämän mahdolliset uudet elinkeinopoliittisesti tärkeät hankkeet, joiden myötä kuljetusten tarve kasvaa entisestään. Näihin hankkeisiin on pystyttävä reagoimaan tarvittavilla liikenneväylien kehittämis- ja kunnostustoilla.

Valiokunta korostaa, että myös yksityisteiden rahoitustaso on tarpeeseen nähden aivan riittämätön. Selonteon mukaan yksityisteiden valtionavusta vähennetään vuodesta 2015 alkaen 2 miljoonaa euroa, jolloin tuen määrä jää 3 miljoonaan euroon.

Liikenneväylien korjausvelan määrästä esitetty arviot vaihtelevat 2 miljardista eurosta jopa 2,5 miljardiin euroon. Asiantuntijaviraston tekemä arvio on 2,3 miljardia euroa. Korjausvelan määrä kasvaa kiihtyvällä vauhdilla, kun väylien raskaat rakenteet, kuten sillat, ehtivät rapistua riittävän huonoon kuntoon tarvittavien ylläpito- ja korjausten puutteessa. Valiokunta korostaa, että säästöt perusväylien ylläpidossa aiheuttavat moninkertaiset korjaus- ja jälleenrakennuskustannukset, jos väylän kunto heikentyy siten, että väylää ei enää pystytä käyttämään sujuvasti ja turvallisesti. Lisäksi vaarana on, että väylien kunnan heikentyminen johtaa tilanteeseen, jossa ei pystytä enää toteuttamaan suunnitelmallisia parannustoimia ja rahoituksen kohdentamista, koska käytettävissä oleva raha menee olennaiselta osin välitöntä toteuttamista edellyttävien korjaustoimenpiteisiin.

Korjausvelkaa on osaltaan lisännyt jatkuva kustannustason nousu, jota ei ole voitu riittävästi kompensoida vuotuisissa talousarvioissa. Jos perusväylänpidon määrärahojen indeksikoroituksia ei kehyskaudella toteuteta, kustannusten nousu vähentää väylänpidon rahoituksen ostovoimaa vuosittain noin 3 prosenttia eli 30 miljoonaa euroa. Muutos on kumulatiivinen, joten kehyskaudella ostovoima laskee yli 100 miljoonaa euroa lähtötilanteeseen nähden. Saadun selvityksen mukaan lähes kaikki päivittäisen kunnossapidon menot ja jäänmurto, eli 60 prosenttia perusväylänpidon menoista, ovat sidottuja indeksiin, eli kustannustason nousu nostaa menoja, vaikka määrärahat eivät nouse vastaavasti.

Asiantuntijaviraston arvion mukaan korjausvelan vähentäminen edes hyväksyttävälle tasolle vaatisi lisäpanostusta noin 1 miljardin euron verran eli käytännössä 100 miljoonan euron lisäystä vuosittaiseen määrärahaan 10 vuoden aikana. Valiokunta korostaa, että kehyspäätöksen mukaiset määrärahan leikkaukset ja määrärahojen indeksikoroitusten puuttuminen tulevat osaltaan entisestään lisäämään korjausvelan vähentämiseen tarvittavaa pitkän ajan lisäpanostusten tarvetta. Valiokunta toteaa, että rahoituksen tason määrittämisessä tulisi ottaa huomioon myös hankkeiden työllisyysvaikutukset.

Liikenne- ja viestintävaliokunta on kannanotoissaan korostanut vaalikautta selvästi pidemmän tarkastelujakson merkitystä esimerkiksi perusväylänpidon ja väylien kehittämisinvestointien osalta. Seuraavan vaalikauden alussa eduskunnalle annettavan liikennepoliittisen selonteon eräs keskeinen tehtävä on varmistaa maamme liikenneväylien toimivuus ja turvallisuus pitkälle tulevaisuuteen. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että taloustilanteen parantuessa säästö- ja päätösten myötä alentunut perusväylänpidon rahoitustaso tarkistetaan vastaamaan korjausvelan todellisen vähentämisen vaatimaa pitkäaikaista ja kestävästä rahoitustasoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on perustanut parlamentaarisen työryhmän kartoittamaan vaihtoehtoja liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Työryhmä laatii yhteisen tilannekuvan liikenneverkkojen tilasta ja tekee ehdotuksen perusväylänpidon ja liikenneverkon kehittämisen tarkoituksenmukaisesta rahoitustasosta pitkällä aikavälillä. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa, että työryhmän toimeksianto on erityisen tärkeä liikenteen tulevaisuuden kannalta.

Logistiikan kustannukset

Valiokunta painottaa, että liikenteen ja logistiikan toimivuudella ja kustannuksilla on olennainen merkitys Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta. Valiokunta on jo aiemmin todennut useita kertoja pitävänsä ensisijaisen tärkeänä, että Suomen elinkeinoelämän kilpailuky-

kyä pyritään parantamaan laajalla keinovalikoimalla alentaen Suomen nykyisin korkeita kuljetusten ja logistiikan kustannuksia erityisesti tie- ja merikuljetusten osalta. Valiokunta pitää valittavana, että kehyspääöksellä joudutaan lisäämään entisestään elinkeinoelämälle välttämättömän logistiikan kustannuksia.

Perusväylänpidon määrärahaileikkaukset vaikuttavat osaltaan logististen kustannusten kasvuun. Liikennejärjestelmän tulee toimia kokonaisuutena siten, että tavaroiden ja ihmisten tehokas liikkuminen ja alueiden saavutettavuus pystytään turvaamaan eri liikennemuotoja järkevästi yhdistäen ja hyödyntäen. Mikäli väylien huono kunto haittaa liikenteen sujuvuutta, se lisää sekä liikenteen kustannuksia että ympäristöhaittoja.

Verotuksessa kehyspääötös tuo selonteon mukaan korotukset sekä liikenteen polttonesteiden veroon (42 miljoonaa euroa) että henkilö ja pakettiautojen vuotuisen ajoneuvoveroon (150 miljoonaa euroa). Logistiikkakustannuksia vähentävänä toimenpiteenä mainitaan kehysse-lonteossa väylämaksun puolittaminen vuosiksi 2015—2017 osana rikkidirektiivistä johtuvaa lisäkustannusten kompensatiota sekä työmarkkinaratkaisun tukemista. Väylämaksun yksikkö-hintoja alennetaan lastialuksia ja parhaita jää-luokkia painottaen. Valiokunta pitää väylämaksun alentamista hyvänä ja kannatettavana.

Valiokunta haluaa kiinnittää erityistä huomiota veroratkaisujen ja muiden taloudellisten ohjauskeinojen vaikutuksiin kuljetuselinkeinolle. Kun tavaratonneista noin 90 prosenttia ja tonnikilometreistä noin 70 prosenttia kuljetetaan kuorma-autoilla, polttoaineen hinnalla on elinkeinoelämän kilpailukyvyllä erittäin suuri merkitys. Vuodesta 2011 alkaen dieselin polttoaine-vero on noussut jo yli 13 senttiä. Tästä on saadun selvityksen mukaan koitunut logistiikkakustannusten lisäystä maanteiden tavaraliikenteelle yli 130 miljoonaa euroa. Asiantuntijalausunnon mukaan jokainen polttoaine-vero yhden sentin korotus lisää logistiikkakustannuksia 10 miljoonaa euroa.

Valiokunta korostaa, että maantiekuljetuksia voidaan vain varsin rajallisesti korvata muilla

kuljetusmuodoilla. Rikkidirektiivin ennakoitujen kustannuslisäysten vuoksi tavaraliikennettä ollaan valiokunnan saaman tiedon mukaan vielä entisestään siirtämässä maantiekuljetuksiin. Pitkien etäisyyksien vuoksi muodollisesti pienilläkin polttoaineen hinnan muutoksilla on kokonaisuutena huomattavia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Sama koskee myös joukkoliikenteen kustannuksia.

Valiokunta on jo aiemmin katsonut, että keskeinen logistiikkakustannusten vähentämisen ja kannattavuuden edistämisen väline voisi olla verotilimenettely tai muu vastaava ammatiliikenteen dieselveron palautusjärjestelmä, jonka käyttöönoton mahdollisuudet tulee arvioida pikaisesti. Kehyspääötöksen mukaisten polttoaineen hinnankorotusten myötä järjestelmän käyttöönoton tarve on entistään suurempi.

Joukkoliikenne

Joukkoliikennemäärärahat ovat reaalisesti vähentyneet vuosi vuodelta samalla, kun alan kustannuskehitys on ollut selvästi yleistä kustannuskehitystä nopeampi. Kehyspääötöksen mukaan joukkoliikenteen palveluiden ostoista ja kehittämisestä säästetään 5 miljoonaa euroa. Taksi on osa maamme julkista liikennettä, ja kehyspääötöksessä luovutaan muiden kuin erityisvarusteltujen taksien autoveroalennuksista.

Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa, että määrärahojen leikkaus joukkoliikenteestä on valitettavaa ja vastoin joukkoliikennettä edistäviä tavoitteita, joita on kirjattu esimerkiksi hallitusohjelmaan, liikennepoliittiseen selontekoon ja viime vuosien budjettiteksteihin.

Valiokunta huomauttaa, että joukkoliikenteen rahoituksen reaalin arvo on jo useiden vuosien ajan laskenut mm. liikennöinnin kustannusten nousun myötä, mikä on johtanut palvelutason heikkenemiskehitykseen ja lisännyt selkeästi kuntien rahoitusvastuuta liikenteen järjestämisessä. Nykyinenkään määrärahataso ei riitä joukkoliikenteen ylläpitämiseen vallitsevalla tasolla eikä kaikilta osin joukkoliikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Valiokunnan saaman selvityksen mukaan uudenmuotoisen joukkoliikenteen järjestäminen on monilla seuduilla vielä kesken. Asiantuntijaselvityksen mukaan esitetty säästö kohdentuu käytännössä linja-autoliikenteeseen samanaikaisesti, kun linja-autoliikenteen järjestämistapaa koskeva muutos on konkretisoitumassa. Määrärahasäästö on noin 10 prosenttia linja-autoliikenteelle kohdentuvasta valtion rahoituksesta, ja jo nyt ELY-keskukset ja kaupunkiviranomaiset ovat joutuneet karsimaan joukkoliikenteen vuorotarjontaa omilla alueillaan. Esitetty määrärahojen vähentäminen kiihdyttäisi asiantuntijan mukaan ennestään vuorotarjonnan karsintaa. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu rahoitusongelmien helpottamisen ratkaisuihin esille niin sanotun palvelusopimusasetuksen mukaisen yleisen säännön tai vaihtoehtona palvelusetelimallin soveltamisen.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää erittäin tärkeänä, että joukkoliikenteen tuessa voidaan mahdollisimman pian palata takaisin riittävän palvelutason turvaavaan valtion rahoitusosuuteen.

Taksien verohuojennuksen poisto voi asiantuntijalausunnon mukaan johtaa päinvastaiseen tulokseen kuin mitä sillä tavoitellaan. Vuonna 2013 autoveron tuotto takseista valtiolle oli 9,3 miljoonaa euroa. Vuonna 2015 autoverotuotoiksi takseilta on laskettu kertyvän 28 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman arvion mukaan tuotto voi jäädä vain noin 8 miljoonaan euroon. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että verohuojennuksen poistuessa uusien kotimaasta hankittavien autojen sijasta taksiin käytettäviä henkilöautoja aletaan tuoda käytettyinä ulkomailta, lähinnä Saksasta. Takseina käytettävien autojen pitoaika pidentyy myös merkittävästi, mikä edelleen vanhentaa Suomen jo muutenkin ikääntynyttä autokantaa. Lisäksi osa autoista hankitaan käytettyinä Suomesta. Valiokunta korostaa, että kaikki nämä vaihtoehdot ovat ympäristön kannalta haitallisia ja heikentävät myös osaltaan asiakkaiden saaman palvelun tasoa.

Verohuojennuksen poisto takseilta asettaisi ne myös lähtökohtaisesti epätasa-arvoiseen ase-

maan verrattuna muulla kalustolla toimivaan joukkoliikenteeseen, joka on vaihtelevan veroedun piirissä. Hankalin tilanne syntyy silloin, kun kuntien tarjouskilpailuihin voidaan osallistua sekä takseilla että linja-autoilla. Taksilla, erityisvarustellulla tilataksilla ja 9-paikkaisella linja-autolla on kaikilla erilainen veroetu, joka vaikuttaa kilpailun tasapuolisuuteen.

Asiantuntijalausunnossa on edelleen viitattu siihen, että kunnat ja Kela käyttävät taksipalveluja erilaisiin kansalaisten välttämättömiin kulketuspalveluihin vuosittain noin 400 miljoonan euron edestä. Taksien kustannusindeksin mukainen kustannusnousu autoverohuojennuksen poistamisesta on noin 2 prosenttiyksikköä. Verohuojennuksen poiston vaikutus näiden kulkutusten kustannuksiin on noin 8 miljoonaa euroa. Verohuojennuksen poisto tulee aiheuttamaan myös kuluttajataksan korotuksen kesällä 2015. Taksiliikenteen talouteen tulevat vaikuttamaan autoverohuojennuksen poistamisen lisäksi myös ajoneuvo- ja polttoaineveron yleiset korotukset.

Valiokunta korostaa tarvetta hillitä painetta kustannusten nousuun kaikessa joukkoliikenteessä. Selonteon mukaiset veronkiristykset ovat selkeä heikennys sille suunnitelmalliselle työlle, jolla on pyritty nostamaan joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Valiokunta pitää tärkeänä, että joukkoliikenteessäkin otettaisiin käyttöön diesilveron palautusjärjestelmä.

Laajakaista kaikille -hanke

Valiokunta on erityisen huolissaan laajakaistaverkon investointien toteutumisesta, etenkin joidenkin valokuituverkkojen rakentamista koskevien hankkeiden etenemisestä. Valiokunnan mielestä yhteiskunnan tulee olla jatkossakin mukana tukemassa haja-asutusalueiden laajakaitainvestointeja, jotta digitaalitalous ja teollisuuden uudistuminen voitaisiin täysimääräisesti hyödyntää myös niillä haja-asutusalueilla, joille verkkoa ei saada rakennettua puhtaasti kaupallisin perustein. Valiokunta korostaa jo aloitettujen hankkeiden riittävää tukemista siten, että ne voidaan viedä suunnitellusti päätökseen kansa-

LiVL 2/2014 vp — VNS 4/2014 vp

laisten yhdenvertaisuuden ja palvelutason turvaamiseksi.

Valiokunta painottaa, että laajakaistaohjelman toimeenpanon jatkamisella ja tavoitteiden tasapuolisella saavuttamisella on olennainen merkitys Suomen lähivuosien tietoyhteiskuntakehityksen ja myös aluekehityksen kannalta. Toimivien ja riittävän nopeiden viestintäyhteyksien tarve korostuu harvaan asutuilla alueilla, joissa etäisyydet ovat pitkiä ja kaikkia fyysisiä palveluita ei ole muutoin saatavilla. Alueilla, joilla markkinoiden kilpailu ei turvaa tarvittavi-

en yhteyksien tarjontaa, tarvitaan myös valtion tukia ja niiden jakamista joustavalla ja hankkeiden liikkeelleläähtöä ja toteuttamista parhaiten edistävällä tavalla.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 6 päivänä toukokuuta 2014

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Kalle Jokinen /kok
vpj. Osmo Kokko /ps
jäs. Mikko Alatalo /kesk
Thomas Blomqvist /r
Markku Eestilä /kok
Ari Jalonen /ps
Jukka Kopra /kok

Merja Kuusisto /sd
Suna Kymäläinen /sd
Hanna Tainio /sd
Ari Torniainen /kesk
Reijo Tossavainen /ps
Oras Tynkkynen /vihr (osittain).

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Tieverkostoa ei pidä rapauttaa

Hallituksen esitys julkisen talouden suunnitelmaksi vuosille 2015—2018 ei sisällä oikeastaan mitään positiivista edellisiin vuosiin verrattuna: tälläkään kertaa perustienpidon määrärahojen tasoa ei voida pitää riittävänä, jotta säilytettäisiin liikenneverkkomme edes nykytilassa.

Tieverkostomme kuntoa on aikaisemmin elvytetty säästövaroin ja laadusta on tingitty mm. pinnoitteen paksuuden kohdalla. Tämä näennäiskorjaus on aiheuttanut tilanteen, jossa kuluvallekin kehyskaudella korjausvelka on kasaantunut, ja se tulee siirtymään tulevaisuuden päättäjien riesaksi. Pitää muistaa, että yhden euron säästö aiheuttaa helposti kolmen euron vahingon, koska laiminlyönti aiheuttaa ennen pitkää erittäin kalliin peruskorjaustarpeen tiestön runkorakenteen vaurioiduttua.

Tieverkostomme siis rapistuu kiihtyvällä vauhdilla. Edelliset hallitukset ja nykyinen Kataisen hallitus ovat aiheuttaneet tilanteen, jossa korjausvelkaa on tullut lähes 2,5 miljardin euron edestä. Koska tilanne on päässyt sellaiseksi kuin se nyt on, tulee seuraavan hallituksen käyttää luovia ja ennakoluulottomia keinoja ongelmien korjaamiseksi.

Teiden kunnostusta varten tarvitaan lainarahaa. Tässä tapauksessa se olisi järkevä vaihtoehto, sillä kunnossa oleva tieverkosto tuottaa kansantaloudelle suuremman hyödyn kuin velkapaapääoman korkomenot ovat. Siksi pitäisi selvittää Suomen tiestö Oy:n perustamista niin, että valtion lisäksi mukana olisivat sijoittajina esim. eläkeyhtiöt.

Tulevaisuuden toimintamalli voisi olla myös se tapa, jolla tiestön kunnossapidon kartoitukseen kiinnitetään lähivuosina erityistä huomiota. Nykyaikaisella teknologialla on hyvin mahdollista skannata ja tutkata koko liikenneverkkomme tavalla, jossa laajat korjaukset voitaisiin kohdistaa suoraan niihin kohtiin, joissa ongel-

mat ovat etenemässä tien varsinaiseen rakentamiseen. Näin voidaan kohdentaa korjaukset täsmällisemmin ja välttää tiestön runkorakentamiseen pitkältä matkalta kohdistuvat kalliit ja osin turhat 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.

Oikeastaan ainoa positiivinen asia, jonka voi mainita hallituksen tehneen, on se, että on perustettu parlamentaarinen yhteistyöryhmä perusväylänpidon korjausvelan korjaamiseksi, jotta nämä jälkeenjäämiset ja laiminlyönnit voidaan kuroa pois. Tämän työryhmän tulee ottaa kantaa myös uusiin rahoitusmalleihin.

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

Sillat kuntoon

Myös lukuisat sillat ympäri Suomea kärsivät valtion tiestöön kohdistamasta säästölinjasta. Ellei näitä siltoihin kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy valtiontaloudelle huomattavasti nykyistä suurempi korjauslasku vaurioiden edetessä siltojen rakenteisiin. Siinä missä tiehen kohdistuva euron korjaussäästö tuottaa kolmen euron korjauslaskun, tulee siltojen osalta tämä euron säästöstä aiheutuva korjaaminen huomattavasti kalliimmaksi; laskun arvioidaan olevan helposti jopa viisi euroa yhtä aiemmin säästettyä euroa kohden.

Raskaan liikenteen kaluston kasvaneet enimmäismatrat ja -massat tulee ottaa huomioon tieverkostomme kunnossapidossa. Valtiovallan on kiirehdittävä niin tieverkostomme yleiseen kantokykyyn liittyviä korjauksia kuin myös siltojen

korjausta, jotta mahdollisimman moni silta olisi käyttökelpoinen myös raskaan kaluston kuljetuksille. Ei ole järkevää maamme kilpailukyvyyn kannalta, että liikennekalusto ja varsinkin raskas kalusto joutuu kiertämään kymmeniä, ellei satoja kilometrejä vain siksi, ettei yhtä siltaa ole haluttu korjata ja sille asetetut painorajoitukset estävät sillan käytön.

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

Hallituksen panostus yksityisteihin ei puhu missään nimessä samaa kieltä hallituksen toimien kanssa raskaan liikenteen mittojen ja massojen kasvattamiseksi. Hallitus on laskenut, että kolmen miljoonan euron panostuksella yksityisteihin saataisiin kovasti lisähyötyä. Hyödyt eivät missään tapauksessa tule toteutumaan, sillä tästä kolmesta miljoonasta eurosta kaksi miljoonaa menee lossiliikenteeseen, jossa nyt noin kolme neljäsosaa lautoista on painorajoituksen piirissä. Jäljelle jäävän miljoonan euron kuvittelaa riittävän siihen, että mitoilta ja massoilta kasvanut kalusto pystyy hakemaan metsäteollisuuden tarvitsemat raaka-aineet yksityisteiden varsilta. Tämä yhtälö ei ole mahdollinen.

Toimiva logistiikka elättää Suomen

Toimiva logistiikka kokonaisuudessaan on maassamme elämisen ja yrittämisen perusedellytys. Suomen kilpailukykyä heikentää maantieteellinen sijaintimme, mistä syystä esimerkiksi kuljetuskustannusten osuus kokonaiskustannuksista on meillä tärkeimpiä kilpailijamaitamme suurempi. Siksi on huolehdittava, että tämän tekijän vaikutus kansalliseen kilpailukykyymme

on mahdollisimman vähäinen. Tieverkko tavoittaa kaikki suomalaiset kotiovelta ja vie tehtaittemme tuotteita tehtaan ovelta koko maahan ja maamme rajojen ulkopuolelle.

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.

Pisara-rata ja TEN-T-verkko

Perussuomalaiset katsovat, että miljardiluokan Pisara-ratahanketta on arvioitava uudestaan ja selvittettävä kunnolla muut vaihtoehdot, ja mahdollisesti koko hanke on siirrettävä tulevaisuuteen. Jos Pisaraa lähdetään toteuttamaan, se syö muut liikenteen investointirahat olemattomiksi ja pahentaa täten liikkumisen edellytyksiä muualla maassa.

Toinen infran rakentamista rajoittava tekijä on EU:n määräämä TEN-T-verkko. Tämän kautta Brysselin byrokraatit, eivätkä suomalaiset itse, määräävät, mitkä tiet Suomessa ovat heidän mielestään tärkeitä ja täten ohjaavat rahoituksen näille teille jättäen muun tieverkkokoston lapsipuolen asemaan. Kaiken lisäksi EU ei anna rahoitusta näiden teiden rakentamiseen; rahat meidän on löydettävä omasta budjetistamme.

Autojen hankinnan veroedun poisto tulee kalliiksi

Hallitus aikoo tehdä muutoksia taksien veroetuihin. Perussuomalaisten mielestä veroedun poistamisesta on luovuttava. Veroedun poistaminen on suhteellisesti suurin yksittäiseen ryhmään kohdistuva rangaistus.

Tällä kateellisuuspykälällä hallitus kuvittelee saavansa 28 miljoonaa euroa verotuloja. Taksiliitto teki asiaan liittyen jäsenkyselyn, jossa kysyttiin, muuttaako tämä ostokäyttäytymistä työvälineen (eli taksiauton) oston suhteen. Vastaukset olivat tiivistetyssä muodossa sellaiset, ettei valtio saa kuviteltua verotuloa. Tuloksesta teh-

dyt laskelmat pikemminkin osoittavat, että uusien autojen hankintatahti hiipuu niin paljon, että todelliset verotulot jäävät samalle tasolle veroedun poistamisen jälkeen kuin mitä ne nyt ovat eli vähän yli yhdeksään miljoonaan euroon.

Jos auton hankinnan veroetu poistuu, siitä seuraa hintojen nousupainetta asiakkaille ja kunnille sekä kaluston tason yleinen heikkeneminen siirryttäessä halvempiin uusiin autoihin. Edellä mainitussa Taksiliiton kyselyssä peräti kolmannes hankkisi autonsa jatkossa ulkomailta, mitä ei voida pitää suomalaiselle autokaupalle ja sen työllisyydelle hyvänä asiana. Valtiovalta on nyt itse hidastamassa uusimman turvallisuus- ja ympäristötekniikan käyttöönottoa sekä heikentämässä suomalaisten työllisyyttä autojen jäädessä liikkeisiin. Taksit ovat perinteisesti olleet merkittävä esimerkki ja edelläkävijä tässä suhteessa.

Perussuomalaiset pitävät vastaavanlaisena kateusverona esimerkiksi ulkomailla työskentelevien rauhanturvaajien hyödyntämän muuttoautoedun poistoa. Monille ulkomailla työskenteleville muuttoautoetu on ollut merkittävä lisäkanuste lähteä edustamaan Suomea tai suomalaisia rauhanturvaosaamista kaukasiin ja toisinaan vaarallisiin olosuhteisiin.

Joukkoliikenne ja tietoverkot säästöjen kohteina

Linja-autoliikenne elää paraikaa murrosvaihetta, jonka onnistumisessa rahoitus on elintärkeä tekijä. Nyt hallituksen leikatessa joukkoliikenne-nerahoitusta on riskinä joukkoliikennepalvelujen heikkeneminen. Olemme erityisesti huolissamme takseilla ja linja-autoilla tehtävien koululaiskuljetusten toimivuudesta tilanteessa, jossa valtio leikkaa joukkoliikenteen rahoitusta ja kunnat samaan aikaan harventavat kouluverkkoa.

Toinen perussuomalaisia erityisesti huolettava asia on haja-asutusalueille suunnatun valokuituverkon rakentamistuen pieneneminen. Pelkäämme tuen pienenemisen johtavan tilanteeseen, jossa jo aloitetut työt keskeytetään rahoituksen puutteen vuoksi. Tällaisesta säästöpolitiik-

kasta kärsivät haja-asutusalueilla kaikki, mutta erityisesti yritystoiminta.

Kuntien valtionosuuksien leikkaukset uhkaavat myös tieverkkoamme

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä on äärimmäisen huolissaan hallituksen jo toteuttamista ja tulevaisuudessa toteutettavista valtionosuuksien leikkauksista. Leikkaukset eivät pelkästään kohdistu kuntien kykyyn tuottaa palveluita asukkaalleen, 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.

Kuntien varallisuus ei mahdollista tarvittavan yhteiskuntainfrastruktuurin ylläpitoa ja kunnostamista. Esimerkistä käy viemäririkot, jotka tulevat lisääntymään infran ikääntyessä. Tämä yhteiskuntamme vesi- ja viemärihuollon kannalta kriittinen infra sijaitsee katuverkoston alla. On kysyttävä, riittävätkö kuntien rahat kunnostamaan tiet viemärinkorjausten jälkeen.

Elvytystä ja kasvua urakoilla

Edellä mainittujen pitkän aikavälin keinojen lisäksi perussuomalaisten eduskuntaryhmä katsoo, että julkisen talouden suunnitelmassa tulisi vuosina 2015–2018 perusväylänpidon määrärahoja korottaa siten, että vuosille 2015 ja 2016 tieverkoston investointeja aikaistetaan. Katsomme, että kansallisuusomaisuutta eli liikenneverkkoja ajoissa korjaamalla pidämme huolta yhteisestä omaisuudestamme.

Korostamme lisäksi tarvetta toteuttaa toteutettaviksi 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 nyt suunnatut vähäiset määrärahat eivät mahdollista tätä talouttamme elvyttävää ja kasvun mahdollistavaa kunnostusta, ja siksi emme voi yhtyä valiokunnan lau-

LiVL 2/2014 vp — VNS 4/2014 vp

suntoon valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2015—2018.

Mielipide

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä kerrotun huomioon.

Helsingissä 6 päivänä toukokuuta 2014

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

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Keskustan valiokuntaryhmä on pitkälle samaa mieltä valiokunnan lausunnon kanssa. Haluamme kuitenkin korostaa tiettyjä seikkoja erityisesti.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä liikennepolitiikkaan tarvitaan täyskäännös, koska tietömmme rapautuvat käsiin määrärahojen puutteen ja leikkausten vuoksi. Väyläpolitiikka tulee ymmärtää osana kansainvälistä kilpailukykyämme ja välttämättömänä alueellisen saavutettavuuden kannalta huomioiden samalla myös liikenneturvallisuuden vaatimukset. Nyt ongelmat näkyvät selvästi jo myös pääteillä mm. pinnoituksen urautumisena. Alemmanasteisen tieverkon hallitus on jättänyt oman onnensa varaan jo aiemmin ja lopettanut käytännössä yksityistiemäärärahat. Tässä u-käännös on välttämätöntä — nykyinen tie on kuljettu loppuun.

Valtion Infra Oy liikennehankkeiden toteuttajaksi

Tarvitsemme Suomeen Infra Oy:n, jota voidaan rahoittaa esim. valtion yhtiöiden myyntituloilla, eläkerahastojen pääomilla, liikenteestä saatavilla tuloilla ja mahdollistamalla kansalaisten sijoitukset yhtiöön. Uudet investoinnit ja väylästä kunnossapito edellyttävät tällä vuosikymmenellä vuosittain useamman sadan miljoonan euron lisäpanostuksia, jotta tietaseemme saadaan jälleen nousuun.

Tällä hetkellä suuret väylien investointihankkeet toteutetaan valtion budjetin kautta samalta määrärahamomentilta, jolta rahoitetaan kaikenlaisia tyyppejä väylien rakentamista ja peruskunnossapitoa.

Pitkäjärjestyksen liikennepolitiikan kannalta menettelytapa ei ole kestävällä pohjalla. Budjetin rahoitus on tehnyt liikennepolitiikasta tempoillevaa, 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. Hanke perustuisi kumppanuusmalliin, joka tarjoaisi yksityisille sijoittajille turvallisen kotimaisen sijoituskohteen.

Eläkeyhtiöllä olisi mahdollisuus sijoittaa veroparatiisien sijaan kotimaista työllisyyttä ja kasvua edistäviin pitkäjänteisiin 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

Perusväylänpidosta hallitus päätti leikata ensi vuodesta alkaen 100 miljoonaa euroa ja perua eduskunnan vuodelle 2016 päättämän 100 miljoonan euron korotuksen. Näin ollen hallitus osoittaa perusväylänpitoon vuodesta 2016 alkaen 200 miljoonaa euroa tämän vuoden tasoa vähemmän.

Hallitus rikkoi lupauksensa, että kuluvalla vaalikaudella panostetaan suuriin investointihankkeisiin ja seuraavalla vaalikaudella satsataan perusväylänpitoon korottamalla perusväylänpidon määrärahoja 100 miljoonalla eurolla.

Kehysriihessään hallitus päätti aikaistaa valtatien 6 Taavetti—Lappeenranta-osuuden rakentamistöiden aloitusta osana kasvupakettia. Samalla uudelle hallitukselle jätettiin liikenneinvestointeja varten vuodelle 2017 vain 25 miljoonaa euroa ja vuodelle 2018 76 miljoonaa euroa uusiin liikenneinvestointeihin.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä perusväylänpidon 100 miljoonan euron tasokorotus olisi otettava käyttöön jo tällä vaalikaudella, vuonna 2015. Indeksitarkistus on tehtävä mahdollisimman pian. Perustienpidon korjausvelkaa ei saa kasvattaa mahdottomuuksiin. Valtion investoinnit tiestöön ovat hyvä tapa lisätä työllisyyttä taloudelle haastavina aikoina, eikä siksi-kään tasokorotusta saa lykätä liian pitkälle.

Yksityisteiden rahoitus ja alempiasteinen tieverkko

Yksityisteiden määrärahojen pienuuteen tulisi puuttua. Leikkausten jälkeen yksityisteille jää vain 1 miljoonaa euroa koko Suomeen, kun lossit vievät osansa. Yksityistiet ovat myös julkisia teitä, koska ne eivät rajoitu vain omistajiensa käyttöön. Yksityistiet palvelevat niin kansalaisten arki- ja vapaa-ajan liikkumista, kasvavaa matkailuelinkeinoa kuin myös elinkeinoelämän kuljetuksia sekä Puolustusvoimien tarpeita.

Samalta määrärahamomentilta kuin yksityistiet joudutaan rahoittamaan myös yleishallintokuluja sekä lossien ja lauttojen ylläpitoa. Yksityisteiden kunnossapitoon jää kehyskirjaukseen nähden tosiasiaassa huomattavasti vähemmän rahaa. Keskustan valiokuntaryhmän mielestä yksityisteiden avustus on nostettava vuositalolla vähintään 30 miljoonaan euroon.

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

Yksityisteiden hallinnointia ja kunnossapitoa tulee kehittää uudenaikaisilla yrittäjyyteen pohjautuvilla malleilla.

Pisara-radon lykkääminen, biotehtaiden huomioiminen

Hallitus päätti käynnistää Helsingin Pisara-radon toteuttamisen ja tähän liittyvän rahoitusmallin valmistelun sekä neuvottelut rahoitusosuuksista.

Keskustan liikennevaliokuntaryhmän mielestä Pisaran suunnittelua ja rakentamista tulisi lykätä ja panostaa tärkeämpiin ja kiireellisempiin koko maata palveleviin liikennehankkeisiin.

Uudet biotehdashankkeet vaativat teiden remonttia. Äänekosken tuleva sellutehdas on hyvä esimerkki tästä. Maaseudun teillä on paljon raskasta liikennettä, ja esimerkiksi puutavararekat ovat nyt jopa aiempaa painavampia.

Maaseudun joukkoliikenteestä huolehdittava

Valiokunta kiinnitti lausunnossaan huomiota joukkoliikenteen leikkauksiin. Eduskunnan tekemistä lisäyksistä ja budjettilausunnoista huolimatta maaseudun joukkoliikenteen määrärahoja lasketaan jatkuvasti. Nykyinenkään määräraha ei riitä joukkoliikenteen ylläpitämiseen vallitsevalla tasolla eikä kaikilta osin joukkoliikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Jo tehty leikkaukset ovat lakkauttaneet maaseudulla satoja tai jopa tuhansia bussivuoroja ilman, että hallitus olisi tuonut tilalle bussivuorot korvaavaa järjestelmää. Tilanne on kestämaton maaseudulla asuvien ihmisten kannalta. Raide-liikenteeseen panostaminen on tärkeää, mutta tulevaisuudessakaan raiteet eivät tule menemään kaikkialle, vaan tarvitaan joukkoliikennettä myös kumipyörillä.

Taksien verohuojennuksen poisto

Taksien verohuojennuksen poisto voi johtaa päinvastaiseen tulokseen kuin mitä sillä tavoitellaan. Tänä vuonna erityisesti Sedan-mallisia takseja tullaan hankkimaan lisää, ja tämä voi tuoda lyhytaikaisesti myös valtiolle lisää verotuloja, mutta ensi vuonna tilanne voi muuttua aivan päinvastaiseksi, kun verohuojennus on poistettu.

tu. Keskustan valiokuntaryhmän mielestä taksien verohuojennusta ei tule poistaa.

Uusien kotimaasta hankittavien autojen sijasta taksiin käytettäviä henkilöautoja aletaan tuoda verohuojennuksen poiston jälkeen käytettävänä ulkomailta, lähinnä Saksasta. Takseina käytettävien autojen pitoaika pidentyy myös merkittävästi, mikä edelleen vanhentaa Suomen jo muutenkin ikääntynyttä autokantaa. Taksien palvelutaso ja ympäristöystävällisyys heikkenee kun ajetaan pidempään vanhalla kalustolla.

Laajakaista kaikille

Keskustan mielestä yhteiskunnan tulee olla mukana tukemassa haja-asutusalueiden laajakaistainvestointeja. Nyt, kun valtion taloustilanne on huono ja suuret operaattorit eivät tee tarjouksia laajakaistahankkeista, laajakaistahankkeet eivät etene. EU:n maaseuturahaston kautta tuleva rahoituskin päättyy, ja jäljelle jää vain kansallinen Viestintäviraston myöntämä rahoitus, joka jäykien rajoitustensa vuoksi soveltuu hyvin harvoihin projekteihin.

Tästä kertoo selvästi se, että Viestintävirasto on myöntänyt tähän mennessä vasta 25 miljoonaa euroa vuosille 2009–2015 käytettävissä

olevasta 66 miljoonasta eurosta. Usea kyläverkkotyypinen valokuituhanke jää toteutumatta. Tuen myöntämisen ehtoja tulisi muuttaa, jotta valokuitutekniikalla voidaan rakentaa kustannustehokkaasti järkevien kokonaisuuksien laajakaistayhteyksiä. Maaseuturahaston rahoituskanavan sulkeutuminen on korvattava kansallisella rahoituksella, vaikka nyt taloustilanne onkin tiukka.

Verkkoon tulee kelpuuttaa liittymässä olevat vapaa-ajan asunnot. Suomessa on puoli miljoonaa vapaa-ajan asuntoa, ja niiden pitäisi olla mukana laajakaistahankkeissa. Yhteydet on rakennettava kiinteistöjen rajalle asti, ei vain 2 kilometrin päähän. Kaksi kilometriä on pitkä matka kaapelin vetämisessä, jos kustannukset jäävät yhden talouden maksettaviksi.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa valtiontalouden kehysseurantaan vuosille 2015–2018 koskevassa mietinnössä huomioon edellä olevan.

Helsingissä 6 päivänä toukokuuta 2014

Mikko Alatalo /kesk
Ari Torniainen /kesk