

LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 27/2013 vp

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2014

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunta on 24 päivänä syyskuuta 2013 lähettänyt hallituksen esityksen eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2014 (HE 112/2013 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan.

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

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- budjettineuvos Elina Selinheimo, valtiovarainministeriö
- ylijohtaja Pekka Plathan, ylijohtaja Juhapekka Ristola, talousjohtaja Jaana Kuusisto, viestintäneuvos Elina Normo ja liikenneneuvos Riitta Viren, liikenne- ja viestintäministeriö

- talousjohtaja Kristiina Tikkala ja yli-insinööri Kaarina Korander, Liikennevirasto
- ylijohtaja Rita Piirainen, Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- johtaja Jouni Karjalainen ja johtaja Tom Schmidt, Destia Oy
- infrarakentamisen toimialajohtaja Harri Kailasalo, Lemminkäinen Oyj
- johtava asiantuntija Tiina Haapasalo, Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- toiminnanjohtaja Pekka Aalto, Suomen Paikallisliikenneliitto
- toimitusjohtaja Jaakko Rahja, Suomen Tieyhdistys.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Hallinnonalan määrärahat

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtion talousarvioesitystä 2014 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta. Valiokunta keskit-

tyy lausunnossaan mm. perusväylänpidon rahoitukseen, kuljetusten ja logistiikan kustannusten merkitykseen Suomen kilpailukyvyn kannalta sekä joukkoliikenteen rahoitukseen.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle esitetään määrärahoja yhteensä 2 960 miljoonaa euroa vuodelle 2014. Tästä lii-

kenneverkon määräraha on 1 701 miljoonaa euroa. Liikenteen tukemiseen ja ostopalveluihin on osoitettu 227 miljoonaa euroa, liikenteen viranomaispalveluihin 52 miljoonaa euroa ja luokkaan viestintäpalvelut ja -verkot sekä viestinnän tukeminen on osoitettu 534 miljoonaa euroa. Tutkimuksen määrärahaksi on esitetty 48 miljoonaa euroa.

Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että talousarvioesityksellä joudutaan toteuttamaan kaikkia hallinnonaloja omalta osaltaan koskevia valtiontalouden säästötoimia. Valiokunta katsoo, että liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdennetut määrärahat ovat kokonaisuutena tarkasteltuna tasoltaan kohtuullisella tasolla, erityisesti jos niitä verrataan muihin yhteiskunnan rahoitustarpeisiin tai muiden hallinnonalojen rahoitustasoon. Valiokunta korostaa, että liikenteen määrärahojen määräytymisessä on otettava myös jatkossa huomioon liikennesektorin toimivuuden huomattava kokonaismerkitys talouskasvulle, elinkeinoelämän kilpailukyvyille, muille hallinnonaloille ja ihmisten arkiliikkumiselle. Myös sähköisten viestintäverkkojen ja digitaalisten palvelujen merkitys yhteiskunnan toimivuudelle on jo tänä päivänä keskeinen, ja valiokunnan käsityksen mukaan se kasvaa edelleen, minkä tulee vastaavasti näkyä jatkossa myös kyseisen sektorin rahoituksen määräytymisessä.

Perusväylänpito

Hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2014 perusväylänpidolle on varattu bruttona 1 061 miljoonaa euroa, josta 74 miljoonaa euroa rahoitetaan momentille nettoutettavilla tuloilla, kuten ratamaksulla ja kuntien osuuksilla pieniin tieinvestointeihin.

Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää hyvänä, että perusväylänpidon ryhmittelyä talousarvioesityksessä on muutettu aiempaa selkeämmäksi. Vuonna 2014 perusväylänpidon rahoitus jakautuu seuraavasti:

- Päivittäinen kunnossapito, 394 miljoonaa euroa
- Ylläpito, 372 miljoonaa euroa

- Liikenteen palvelut, 182 miljoonaa euroa
- Parantaminen, 113 miljoonaa euroa

Vuonna 2014 käynnistyvät perusväylänpidon momentilta rahoitettavina erillishankkeina raakaputerminaalit (5 miljoonaa euroa vuonna 2014, koko hanke 40 miljoonaa euroa) sekä pääratojen routa- ja pehmeikköalueiden korjaukset (5 miljoonaa euroa vuonna 2014, koko hanke 85 miljoonaa euroa). Lisäksi tänä vuonna käynnistynyt tie-, meri- ja rautatieliikenteen ohjausjärjestelmien uusimishankkeen toteutus jatkuu perusväylänpidon erillishankkeena.

Hallitus on osoittanut tiestön kunnostukseen kehyskaudella yhteensä 55 miljoonaa euroa rahoitusta, jolla voidaan korjata logistisesti kriittisiä kohteita raskaan liikenteen mittojen ja massojen korottamiseen liittyen. Vuoden 2014 osalta rahoitus on 15 miljoonaa euroa, joka käytetään pääosin siltojen vahvistamiseen.

Valiokunnan saaman viranomais selvityksen mukaan keskeisen väyläverkoston kunto on hyvä, mutta muiden väylien kunto on heikentynyt viime vuosina. Nykyisellä rahoitustasolla pystytään varmistamaan vain väylien päivittäinen kunnossapito ja keskeisen väyläverkoston kunnon pitäminen nykytasolla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan myös siltojen ja muiden kriittisten rakenteiden kunto säilyy nykyisellä tasolla. Muun väyläverkoston kunto jatkaa heikkenemistään, ja väylien korjausvelka kasvaa. Erityisiä ongelmia ovat erittäin vähäliikenteiset tiet ja radat sekä ratapihat. Valiokunta kantaa erityistä huolta pieniin rakennuskohteisiin käytettävän rahoituksen vähäisyydestä, mikä hankaloittaa paikallisten kevyen liikenteen-, maankäyttö- ja liikenneturvallisuushankkeiden etenemistä. Kunnat joutuvat saadun selvityksen mukaan osallistumaan valtion velvoitteiden toteuttamiseen, jotta yhteiskunnallinen kehittäminen voisi edetä tarpeiden mukaisesti.

Valiokunta viittaa talousarvioesityksen perusteluihin, joiden mukaan maanteiden, rautateiden ja vesiväylien huonokuntoisten rakenteiden arvioitu yhteenlaskettu korjaustarve (ns. korjausvelka) on noin 2 miljardia euroa. Todellinen korjaustarve on esityksen perustelujen mukaan noin 800—1 000 miljoonaa euroa, joka edellyt-

täisi vuosittaista noin 60 miljoonan euron lisärahoitusta.

Valiokunta pitää erittäin hyvänä ja tärkeänä, että liikennepoliittisen selonteon ja kehyspäästösten linjausten mukaisesti väyläinvestoinneista siirretään 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon (perusväylänpitoon) vuodesta 2016 alkaen. Kehykset eivät kuitenkaan sisällä liikennepoliittisessa selonteossa linjattua perusväylänpidon rahoituksen ostovoiman turvaamista hallituskauden taitteessa tehtävällä kustannustason nousua vastaavalla tasokorotuksella. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että selonteon yhteydessä linjattu tasokorotus toteutuu. Tarkoituksenmukaisinta olisi kuitenkin turvata perusväylänpidon rahoituksen ostovoima vuosittain talousarvioon otettavalla määrärahan lisäyksellä.

Yksityisteiden rahoitukseen esitetty 4 miljoonan euron vähennys edellisvuodesta on valiokunnan arvion mukaan laajan yksityistieverkon ylläpidon kannalta hyvin epätarkoituksenmukaista, ja se merkitsee käytännössä kuntien rahoitusvastuun korostumista edelleen. Esitetystä 5 miljoonan euron määrärahasta vuodelle 2014 on tarkoitus käyttää noin 2 miljoonaa euroa lautojen käytön ja kunnossapidon tukemiseen. Lopuosa määrärahasta, noin 3 miljoonaa euroa, käytetään erityisesti yksityisteiden liikennöitävyyden kannalta kiireellisimpien siltojen ja suurien rumpujen parantamiseen tai tien vaurioitumisten korjaamiseen.

Valiokunta pitää yksityisteiden rahoituksen kehityssuuntaa huolestuttavana. Yksityisteitä on Suomessa yhteensä yli 350 000 km, ja on selvää, että esitetty rahoitustaso ei riitä yksityistieverkon kunnon ylläpitämiseen. Yksityistiet ovat haja-asutusalueille elintärkeä infrastruktuuri, jota käyttää suuri osa kansalaisista, ja myös monet tärkeät yritystoimintaan liittyvät kuljetukset lähtevät yksityisteiltä. Valiokunta katsoo, että rahoituksen kohdentaminen pääväylien kunnon varmistamiseen on tärkeää, mutta tämä ei saisi kuitenkaan johtaa yksityisteiden kunnon huomattavaan heikkenemiseen.

Kehittämishankkeet

Väyläverkon kehittämisinvestointeihin on esityksessä vuodelle 2014 ehdotettu 485 miljoonaa euroa, josta kuntien rahoitusosuutta on noin 10 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää hyvänä, että käynnissä oleviin hankkeisiin tarvittavien jatkomäärärahojen lisäksi kehittämismäärärahoilla pystytään aloittamaan neljä uutta hanketta. Liikenne- ja viestintävaliokunta pitää hyvänä myös sitä, että aiemmin erillisinä hankkeina olleet Seinäjoki—Oulu II vaihe ja Kokkola—Ylivieska-kaksoisraide yhdistetään Pohjanmaan rata -hankkeeksi synergiaetujen turvaamiseksi ja liikenteelle aiheutuvien viiveiden minimoimiseksi. Valiokunta on useissa aiemmissa kannanotoissaan korostanut näiden pääradan hankkeiden merkittävyyttä koko rataverkon toimivuudelle ja välityskyvylle.

Hankintamenettelyt ja hankkeiden rahoitus

Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että pitkäjänteisellä yli hallituskausien ulottuvalla liikenneverkon suunnittelulla on mahdollista lisätä kustannustehokkuutta ja kohdistaa investoinnit tulevaisuuden tarpeita parhaiten palveleviin hankkeisiin. Nykyisen hankintalain mukainen perinteinen kilpailutus ei saadun selvityksen mukaan kuitenkaan mahdollista innovointia ja kokonaistaloudellisuuden huomioon ottamista optimaalisella tavalla hankkeiden toteutuksessa.

Valiokunta katsoo, että infrastruktuurihankkeiden hankintamenettelyä voitaisiin pyrkiä kehittämään esimerkiksi hankkeelta haluttavaa palvelutasoa, välityskykyä tai muuta vastaavaa tavoitetta korostavaan suuntaan siten, että hankkeen toteuttajille voitaisiin haluttaessa jättää aiempaa enemmän liikkumavaraa toteutustavan osalta. Valiokunta viittaa muun muassa ns. allianssimalliin, jolla eräässä esimerkkitapauksessa oli saadun selvityksen mukaan saavutettu merkittävä säästö verrattuna toteutukseen perinteisillä toimintatavoilla. Uudenlaisilla suunnitteluratkaisuilla ja laatutason määrittelyillä saattaisi olla mahdollista saada käytettävissä olevalla rahoituksella merkittävästi enemmän aikaan. Va-

liokunta korostaa myös, että perusväylänpito- ja investointikohteet on valittava systemaattisesti ja pitkäjänteisesti liikennevirtojen sekä kohteiden nykyisen kunnan perusteella, jotta investoinneilla voidaan saavuttaa maksimaalinen hyöty.

Liikenneverkon kunnan rapautumisen pysäyttämiseen tarvitaan valiokunnan arvion mukaan myös liikenneverkkojen rahoituspolitiikan kehittämistä. Liikenneverkko on keskeinen kansallinen kilpailutekijä, ja sen kehittämisessä on tarpeen harkita jatkossa myös uuden tyyppisiä rahoitusratkaisuja ja vaihtoehtoisia rahoitusmalleja uusien infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseksi.

Logistiikan kustannukset ja kilpailukyky

Valiokunta katsoo talousarvioesityksen tavoin, että suomalaisella elinkeinoelämällä tulee olla edellytykset globaalisti kilpailukykyiseen toimintaan. Liikenteen ja logistiikan toimivuudella ja kustannuksilla on olennainen merkitys Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyyn kannalta. Valiokunta pitää ensisijaisen tärkeänä, että Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä pyritään parantamaan laajalla keinovalikoimalla alentaen Suomen nykyisin korkeita kuljetusten ja logistiikan kustannuksia erityisesti tie- ja merikuljetusten osalta.

Myös perusväylänpidon rahoituksella on huomattava merkitys mm. liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta. Mikäli liikenneväylän kunnossa tai välityskyvyssä on ongelmia, liikenne ei etene sujuvasti, mikä lisää kustannuksia ja samalla mm. ympäristöhaittoja. Liikennejärjestelmän tulee toimia kokonaisuutena siten, että tavaroiden ja ihmisten tehokas liikkuminen ja alueiden saavutettavuus pystytään turvaamaan eri liikennemuotoja järkevästi hyödyntäen.

Tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta noin kaksi kolmasosaa kulkee maanteitse ja henkilöliikenteen suoritteesta jopa yli 90 prosenttia. Esityksen mukaan Suomen logistista kilpailukykyä pyritään parantamaan mm. nostamalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen ja ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja mittoja ja

massoja. Tätä tarkoitusta varten tiestön kunnostukseen on osoitettu kehyskaudelle yhteensä 55 miljoonaa euroa ja vuoden 2014 talousarviossa 15 miljoonaa euroa, joka käytetään pääosin siltojen vahvistamiseen. Valiokunta toteaa, että ajoneuvokaluston suuremmat massat ovat valiokunnan saaman selvityksen mukaan haaste osalle tieverkkoa ja mm. yksityisteiden ja siltojen painorajoitukset asettavat tällä hetkellä huomattavia rajoitteita suurempien massojen laajamittaisemmalle hyödyntämiselle kuljetuksissa. Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esille, että tämänhetkiset painorajoitukset rajoittavat paikoin jo nykyisin sallitun 60 tonnin kokonaispainon hyödyntämistä. Lisäksi on tuotu esille, että suurempien mittojen ja massojen hyödyntämisen haasteena on myös kuntien katuverkon tämän hetkinen kunto. Valiokunta toteaa, että pyrkimällä käyttämään keskeisimpiä kuljetusreittejä käyttävissä kuljetuksissa suurempia mittoja ja massoja voidaan pyrkiä vähentämään kuljetuskustannuksia, lisäämään tätä kautta kilpailukykyä ja edistämään samalla myös ympäristötaidoitteiden saavuttamista. Laajamittaisempi suurempien mittojen ja massojen hyödyntäminen vaatii kuitenkin jatkossa selkeästi lisärahoitusta, jota tulee pyrkiä löytämään valtiontalouden niin salliessa.

Dieselpolttoaineen hinta on noussut viime vuosina huomattavasti, ja vuoden 2012 alussa voimaan tullut polttoaineveron korotus toi joidenkin arvioiden mukaan jopa 100 miljoonan euron lisäkustannukset kuljetusyriyksille ja viime kädessä kaupalle ja teollisuudelle. Tavarankuljetusten lisäksi polttoaineen hinnannousu on rasittanut huomattavasti myös muun ammatillikeenteen, kuten joukkoliikenteen, kilpailukykyä. Tieliikenteen kuljetuskustannuksia tulee edelleen nostamaan vuoden 2014 talousarviossa esitetty dieselin veronkorotus, joka valiokunnan saaman selvityksen mukaan lisää kuljetuskustannuksia entisestään arviolta lähes 30 miljoonalla eurolla. Maantiekuljetuksia, joihin verorasitus kohdistuu, voidaan vain varsin rajallisesti korvata muilla kuljetusmuodoilla. Pitkistä etäisyyksistä johtuen polttoaineen hinnalla on Suomessa keskeinen merkitys ammatillikeen-

teelle. Tästä syystä muodollisesti pienilläkin polttoaineen hinnan muutoksilla on kokonaisuutena huomattavia vaikutuksia kuljetuskustannuksiin ja elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Sama koskee myös joukkoliikenteen kustannuksia.

Valiokunta on huolissaan kuljetuselinkeinon kannattavuutta heikentävästä kustannusten jatkuvasta nousukehityksestä ja näiden lisäkustannusten vaikutuksista elinkeinoelämän kannattavuuteen. 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. Uusien tulevien polttoaineen hinnan korostusten myötä järjestelmän käyttöönoton tarve on entistään suurempi. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan EU-tason säännökset mahdollistavat edelleenkin muutaman sentin litrakohtaisen palautuksen, millä voisi olla arviolta kymmenien miljoonien eurojen vaikutukset kuljetuskustannuksiin. Palautusjärjestelmällä tulisi huolehtia siitä, että vuonna 2014 tuleva dieselveron korotus ei enää lisää raskaan liikenteen ja joukkoliikenteen entisestään korkeita kustannuksia.

Suomi on maantieteellisestä sijainnista johtuen ulkomaankaupan osalta käytännössä täysin riippuvainen toimivista merikuljetuksista ja satamien sekä merenkulun logistiikan toimivuudesta. Merikuljetusten toimivuudella ja kustannustasolla on siten ratkaiseva merkitys Suomen elinkeinoelämälle ja kilpailukykyllä. Vuoden 2014 talousarvioon ehdotetaan 20 miljoonaa euroa käytössä oleviin aluksiin tehtävien ympäristönsuojelua parantavien jälkiasennettavien laitteiden (kuten rikkipesurit ja vastaavat pakokaasupäästöjen puhdistusteknologiat) investointikustannusten tukemiseen. Valiokunta pitää hyvänä, että alusinvestointien ympäristötukea voidaan käyttää mm. rikkidirektiivin elinkeinoelämän kilpailukykyyn kohdistuvien negatiivisten vaikutusten lieventämiseksi. Myös tulevassa meriliikennestrategiassa on syytä pohtia, miten

merikuljetusten kustannuksia saataisiin olennaisesti alennettua.

Joukkoliikenne

Joukkoliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen ehdotetaan yhteensä 100,8 miljoonaa euroa, mistä junien kaukoliikenteen ostoihin esitetään 34 miljoonaa, junien lähiliikenteen ostoihin 9,1 miljoonaa ja alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin, hintavelvoitteisiin ja kehittämiseen 30,8 miljoonaa euroa. Kyseiseen määrärahaan sisältyy myös suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemiseen varattavat yhteensä 22,8 miljoonaa euroa. Kokonaisuutena määräraha on säilynyt ennallaan, mutta rahoituksen reaalin arvo on jo useiden vuosien ajan laskenut mm. liikennöinnin kustannusten nousun myötä, mikä on valiokunnan saaman selvityksen mukaan johtanut palvelutason heikkenemiskehitykseen ja lisännyt selkeästi kuntien rahoitusvastuuta liikenteen järjestämisessä. Asiantuntijakuulemisessa on esitetty näkemyksenä, että nykyinen määrärahataso ei riitä nykytasoisien joukkoliikenteen ylläpitämiseen eikä myöskään kaikilta osin joukkoliikenteelle asetettujen tavoitteiden saavuttamiseen.

Talousarvioletuksen mukaan neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla tavoitteena on yksityisautoilun kanssa kilpailukykyinen joukkoliikenne erityisesti työmatkoilla. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla pyritään houkuttelevaan joukkoliikenteen tarjontaan. Pienillä kaupunkiseuduilla ja kaupunkiseutujen läheisillä haja-asutusalueilla pyritään joukkoliikenteen peruspalvelutasoon. Peruspalvelutasoisella liikenteellä tarkoitetaan kansalaisten ja elinkeinoelämän välttämättömiin liikkumistarpeisiin liittyvää palvelutasoa, joka toteutetaan koko maassa. Peruspalvelutaso määritellään liikennejärjestelmätasolla ja riittää, että se toteutuu yhdellä liikennemuodolla. Valiokunta pitää joukkoliikenteelle asetettuja yleisiä tavoitteita lähtökohtaisesti hyvinä. Valiokunta kuitenkin toteaa, että tavoitteiden saavuttaminen ehdotetulla rahoitustasolla voi osoittautua hyvin haasteelliseksi.

Suurten kaupunkien, eli Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun seutujen, joukkoliikenteen avustamiseen varataan 12,75 miljoonaa euroa ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tukemiseen 10 miljoonaa euroa. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan suurten kaupunkiseutujen oma nettomääräinen tuki on samaan aikaan noin 300 miljoonaa euroa. Valiokunta pitää hyvänä lähtökohtaa, jonka mukaan kaupungeille tarkoitettuja tukia saadaksean tulee myös sitoutua joukkoliikenteen kehittämiseen. Suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteen tukemiseen osoitettu määräraha on kuitenkin tarpeeseen nähden varsin pieni.

Valiokunta kiinnittää erityisesti huomiota kuntien ja maakuntakeskusten välisen joukkoliikenneverkoston toteuttamiseen ja sen toimivuuden varmistamiseen. Valiokunta toteaa, että olennainen maaseudun ja haja-asutusalueiden joukkoliikenteeseen vaikuttava tekijä on väestömäärän pieneneminen, mikä tekee liikenteen järjestämisen näillä alueilla haasteelliseksi. Valiokunta korostaa, että mikäli riittävät joukkoliikennepalvelut eivät toteudu markkinaehtoisesti, peruspalvelutaso tulee pystyä jatkossa turvaamaan erilaisin palveluostoin ja tähän varattavin resurssein. Valiokunta toteaa, että haja-asutusalueille tulisi myös etsiä eri toimijoiden välisellä yhteistyöllä keinoja, joilla tavoitteeksi asetettu peruspalvelutasoinen joukkoliikenne voitaisiin järjestää kustannustehokkaasti. Tähän tavoitteeseen pääsemiseksi tulee kehittää myös eri joukkoliikennemuotojen yhteentoimivuutta.

Valiokunta pitää joukkoliikennelain tehokasta ja riittävän nopeaa toimeenpanoa erittäin tärkeänä erityisesti linja-autoliikenteen palvelutason mutta myös liikenteen harjoittajien liiketointamahdollisuuksien turvaamiseksi maan eri alueilla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan joukkoliikenteen järjestämisen valmistelu on monilla seuduilla vielä huolestuttavasti kesken, siirtymäajan liikennöintisopimusten voimassaolon päättymisaikojen lähestymisestä huolimatta. Yhtenäisen joukkoliikenteen lippujärjestelmän tavoitetta on saatu kaupunkiseuduilla eteenpäin, mutta tavoitteena tulee edelleen olla valtakunnallisesti yhteentoimiva lippujärjestel-

mä. Valiokunta korostaa, että joukkoliikenteen tavoitteiden saavuttaminen erityisesti haja-asutusalueiden liikenteen osalta vaatii kaikkien osapuolten saumatonta yhteistyötä, uusia menettelytapoja ja osaamisen kehittämistä, mutta myös julkisen rahoituksen riittävyyttä. Valiokunta toteaa, että lain toimeenpanossa tulee kaikin keinoin pyrkiä pysymään laissa säädetyissä määräajoissa liikenteen järjestämisen osalta. Valiokunta pitää tärkeänä, että toimeenpanossa etsitään kuitenkin keinoja varmistaa alueiden joukkoliikennepalveluiden kohtuullinen saatavuus ja luotettavuus kaikkien tilanteiden varalta.

Valiokunta pitää valtioneuvoston julkisesti rahoitettujen henkilökuljetusten uudistamista koskevan periaatepäätöksen toimeenpanoa tärkeänä joukkoliikenteen palvelutason toteutumisen ja rahoituksen kehittämisen kannalta. Joukkoliikenteen määrärahatason nostamiseen on kuitenkin nykyisen rahoituksen jälkeenjääneisyyden korjaamiseksi olemassa selkeä tarve jo tätä aiemmin. Valiokunta katsoo, että joukkoliikenteen rahoituksen ostovoima tulisi mahdollisuuksien mukaan turvata vuosittaisilla indeksikorotuksilla. Lisäksi edellä jo mainitulla dieselveron palautusjärjestelmällä on mahdollista kehittää liikennöinnin kannattavuutta ja edistää myös tätä kautta joukkoliikenteen palvelutason toteutumista.

Rautatie- ja lentoliikenne ovat olennaisia osia maan sisäistä liikennejärjestelmää, ja lentoliikenteellä on myös hyvin keskeinen merkitys Suomen henkilöliikenteen ulkomaan yhteyksien kannalta. Esityksen mukaan lentoliikennettä voidaan ostaa paikkakunnille, joille matka-aika Helsingistä junalla on yli 3 tuntia. Valiokunta korostaa, että pienemmillä lentoasemilla voi olla alueellisesti huomattavan tärkeä merkitys ja mm. paikallisten yritysten toiminnan sekä matkailuelinkeinon kannalta lentoyhteyksien säilyminen maakuntakentillä voi olla ratkaisevaa.

Eräitä muita näkökohtia

Valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisiä MAL-hankkeita (maankäyttö, asuminen ja liikenne) toteutetaan Helsingin, Turun, Oulun ja

Tampereen kaupunkiseuduilla yhteistyössä kaupunkien kanssa ja tähän varataan 15 miljoonaa euroa vuodelle 2014. Kaupunkien oma rahoitusosuus on vastaavan suuruinen. Valiokunta pitää MAL-sopimuksia hyvin tärkeinä alueiden pitkäjänteiselle ja tehokkaalle liikennesuunnittelulle ja -rakentamiselle. Eri toimintojen järkevällä sijoittamisella ja yhteentoimivuuden varmistamisella voidaan saavuttaa olennaisia etuja myös liikenteen toimivuuden ja kustannusten kannalta. Valiokunta katsoo, että MAL-hankkeiden osalta olisi jatkossa paikallaan pyrkiä kehittämään menettelyjä, joilla hankkeiden toimeenpanoa ja niiden hyödyntämistä saataisiin tehostettua ja joilla saataisiin aikaan entistä parempia tuloksia.

Valiokunta toteaa, että laajakaistaohjelman toimeenpanon jatkamisella ja tavoitteiden tasapuolisella saavuttamisella on edelleen olennainen merkitys Suomen lähivuosien tietoyhteiskuntakehityksen ja myös aluekehityksen kannalta. Alueilla, joilla markkinoiden kilpailu ei turvaa tarvittavien yhteyksien rakentamista ja tarjontaa, tarvitaan myös valtion tukia ja niiden ja-

kamista joustavalla ja hankkeiden liikkeelleläh-
töä ja toteuttamista parhaiten edistävällä tavalla. Kehittyvän tietoyhteiskunnan tulee ulottua myös haja-asutusalueille ja tämä tulee ottaa huomioon tulevaisuudessa myös tarvittavan julkisen rahoituksen riittävydessä.

Viestintävirastoon perustettavan Kyberturvallisuuskeskuksen perustamiseen varataan Viestintäviraston toimintamenoihin 1 miljoonaa euroa vuodelle 2014. Valiokunta pitää tätä erittäin hyvänä ja toteaa, että Viestintäviraston kyberturvallisuustoimintojen resurssien tarvetta tulee seurata jatkossa siten, että myös mahdollinen toimintaympäristön muutoksista johtuva tehtävien lisääntyminen otetaan huomioon resurssien ja rahoituksen määräytymisessä.

Lausunto

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2013

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 (osittain)
 Ari Jalonen /ps
 Merja Kuusisto /sd
 Suna Kymäläinen /sd
 Johanna Ojala-Niemelä /sd

Raimo Piirainen /sd
 Janne Sankelo /kok (osittain)
 Eila Tiainen /vas (osittain)
 Ari Torniainen /kesk
 Oras Tynkkynen /vihr
 Mirja Vehkaperä /kesk
 vjäs. Heikki Autto /kok (osittain)
 Johanna Jurva /ps.

Valiokunnan sihteereinä ovat toimineet

valiokuntaneuvos Juha Perttula
 valiokuntaneuvos Kaj Laine.

ERIÄVÄ MIELIPIDE 1

Perustelut

Perusväylänpito

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä perusväylänpidon rahoitustaso on tarpeisiin nähden niukka kiihdyttäen tiestömme kunnon rapautumista. Hallituksen kehysriihipäätösten perusteella perusväylänpidon rahoitukseen luvataan tasokorotus vasta vuodelle 2016. Hallitus on siirtämässä perusväylänpidon rahoitusvastuuta seuraavalle hallitukselle, jonka politiikasta se ei voi edes päättää.

Yksityisteistä

Kuluvalla vaalikaudella yksityisteiden avustuksia on leikattu jatkuvasti, minkä seurauksena myös yksityistieverkosto on rapistumassa. Määrärahataso olisi ensi vuonna jopa 18 miljoonaa euroa matalampi kuin vaalikauden alussa. Yksityisteitä on maassamme jopa noin 350 000 kilometriä, joten niiden kunto on esimerkiksi metsien hyödyntämisen, kaivosteollisuuden sekä ihmisten liikkumistarpeiden kannalta avainasemassa.

Yksityisteiden rahoitukseen tulee tehdä 18 miljoonan euron tasokorotus.

Valtion Infra Oy suurten väylähankkeiden rahoittajaksi

Liikenneväylät ovat tärkeitä Suomen talouskasvun ja kilpailukyvyn kannalta. Oikein ajoitettuna ja kohdennettuina liikenneinvestoinnit tuottavat takaisin monin verroin enemmän kuin niihin on investoituina rahaa.

Valiokunnan lausunnossa tyydytään hyvin yleisellä tasolla toteamaan, että liikenneverkkojen rahoituspolitiikkaa on kehitettävä. Keskustalla on tähän oma valmis vaihtoehto, Valtion Infra Oy:n perustaminen.

Liikenneinvestointien kannalta vallitseva tilanne rahoituksen kannalta on epätydyttävä. Suurhankkeet toteutetaan valtion budjetin kaut-

ta samalta määrärahamomentilta, jolta rahoitetaan kaikenlaisien väylien rakentamista ja peruskunnossapitoa.

Budjettirahoitus on tehnyt liikennepolitiikasta lyhytjänteistä ja tempoilevaa. Valtiontalouden tiukat kehykset voivat pahimmillaan estää jopa sellaisiakin investointihankkeita, joista on selkeästi osoitettavissa talouskasvua edistäviä vaikutuksia.

Hankevolyymit ovat olleet riippuvaisia taloudellisista suhdanteista. Korkeasuhdanteiden aikana on käynnistetty lukuisia hankkeita, jotka ovat johtaneet hankkeiden ruuhkautumiseen, markkinoiden ylikuumenemiseen ja hintojen nousuun.

Riippuvuus valtion budjettirahoituksesta on osaltaan estänyt sen, ettei tasaiseen rakentamistasoon ole päästy. Eri syistä johtunut hankkeiden kasautuminen on johtanut rahoitusongelmiin, viivästyksiin ja kustannusten nousuun. Ongelmana voidaan pitää myös sitä, että julkisten liikenneinvestointien määrä on jäänyt selvästi jälkeen bruttokansantuotteen kasvusta viimeisten 20 vuoden aikana.

Esimerkiksi suurissa investointihankkeissa käytettyjen elinkaarimallien ja merkittävien kaivoshankkeiden liikennejärjestelyiden rahoittamisessa kannattaisi hyödyntää valtion ja yksityisten kumppanuusmalleja.

Valtion Infra Oy olisi tie- ja liikenneinvestointien rahoituksen tekninen toteuttaja. Liikennehankkeiden ohella Valtion Infra Oy:n toiminnan runko muodostuisi sähköverkkojen omistamisesta ja verkkojen kehittämisestä.

Rahoitettavista tie- ja liikennehankkeista sekä niiden rahoituksesta päättäisi eduskunta. Eduskunta päättäisi niin ikään menokatosta, jonka puitteissa hankkeita voidaan käynnistää pidemmällä aikavälillä. Menokatolla varmistetaan, että käynnissä olevien hankkeiden kokonaiskustannukset pysyvät annetun raamin puitteissa.

Mikäli liikenneväylähanke on todettu valtion kannalta edullisimmaksi toteuttaa elinkaari-

hankkeena, voi Valtion Infra Oy olla tilanteesta riippuen yksi keino alentaa elinkaarimallilla toteutettavien hankkeiden rahoituskustannuksia.

Valtion Infra Oy saisi pääosan rahoituksesta hankkekohtaisina menokehykseen kuuluvina määrärahoina valtion talousarviosta tai menokehyksen ulkopuolisena valtion sisäisenä lainana Valtiokonttorista.

Suurista investointihankkeista, joissa voitaisiin hyödyntää Valtion Infra Oy:n ympärille rakennettavaa rahoituskonseptia, on esimerkkinä Pisara-radan rakentaminen. Valtion Infra Oy mahdollistaisi monien sellaisten kasvua tuovien keskeisten hankkeiden nopeutetun käynnistämisen, johon suora budjettirahoitus ei anna mahdollisuutta.

Hallituksen on ryhdyttävä välittömästi toimenpiteisiin Valtion Infra Oy:n perustamiseksi.

Maakuntien lentoliikenteen turvaaminen

Toimivat lentoyhteydet ovat maakuntien ja alueiden elinkeinoelämälle sekä erityisesti vienniteollisuudelle erittäin tärkeitä. Pitkien välimatkojen Suomessa on välttämätöntä, että myös maakunnista on ilmasilta joko suoraan tai Helsinki—Vantaan kautta Eurooppaan ja maailmalle.

Suomen lentokenttäverkostoa ylläpitää valtion kokonaan omistama yhtiö Finavia. Valtiovallalla onkin erityisvastuu siitä, että Suomen kattava lentokenttäverkosto ja maakuntien lentoyhteydet turvataan jatkossakin. Valtio ei voi

jättää alueiden saavutettavuutta pelkästään lentoliikenteessä toimivien omien liiketaloudellisten tavoitteiden varaan. Mikäli kaupallisin perustein ei kaikkiiin maakuntiin jatkossa järjesty lentoliikennettä, valtiovallan tulee varautua lentoliikenteen järjestämiseen ostoliikennesopimuksin.

Eduskunta hyväksyi lisäbudjetissaan tänä syksynä 200 miljoonan euron pääomituksen Finavialle Helsinki—Vantaan lentoaseman laajennusta ja kehittämistä varten. Eduskunta myös edellytti, että osa pääomituksesta tulee käyttää maakuntalentokenttien parannustöihin.

Nyt kuitenkin samaan aikaan, kun Finavia saa mittavan pääomituksen valtiolta, se suunnittelee suuria korotuksia lentokenttämaksuihin lentoyhtiöille. Tämän seurauksena maakuntakentille lentäminen tulee lentoyhtiöille yhä kalliimmaksi ja on riski, että eräiltä kentiltä lentoliikenne loppuu jo ensi vuonna.

Hallituksen ja Finavian on sitouduttava siihen, että lentoliikenne turvataan vähintään nykyisen tasoisena maakuntakentille eikä yhdenkään maakunnan lentoliikenne lakkaa.

Mielipide

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa valtion talousarviota vuodelle 2014 koskevassa mietinnössään huomioon edellä olevan.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2013

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

ERIÄVÄ MIELIPIDE 2

Perustelut

Perustiestön ja yksityisteiden kunnossapito

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

Maamme hallitukset ovat vuosia laiminlyöneet tarvittavat investoinnit tie- ja rataliikenteeseen, eikä Kataisen istuva hallitus tee tässä poikkeusta. Asiantuntijoiden mukaan olisi edullisempaa hoitaa ylläpito kunnolla nyt kuin ryhtyä isompiin korjaustalkoisiin tulevaisuudessa. Yhden euron säästö teiden kunnossapidossa aiheuttaa kolmen euron vahingon. On siis kansantalouden kannalta hölmöläisten hommaa säästää väärässä paikassa.

Hallitus antaa mielestämme kansallisen pääoman valua hiekkään, ehdotammekin siksi lisättäväksi 100 miljoonaa euroa perustienpitoon sekä 75 miljoonaa euroa aikaistettuihin tiehankkeisiin. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassa hyväkuntoinen tieverkosto on edellytys kansalaisten tasa-arvoiselle kohtelulle. Näin luodaan toimintaedellytyksiä yrityksille, jotta ne pystyvät toimimaan maamme jokaisessa kolkassa, ja samalla pidetään nykyistä paremmin koko Suomi asuttuna.

Kyse on myös tienkäyttäjien turvallisuudesta. Tuhannet lapset ja nuoret joutuvat kulkemaan joka päivä koulumatkoillaan, asianmukaisten jalka- ja pyöräkäytävien puuttuessa, pitkien vilkkaasti liikennöityjen maanteiden pientaria. Tähän asiaan tulee teiden rakentamisen yhteydessä aina kiinnittää huomiota. Samoin on syytä kiinnittää huomiota katuverkoston kuntoon. Halkeilevat asfaltit sekä eroosion ja kunnossapidon laiminlyönnin seurauksena synty-

neet reiät ja kuopat ovat yhä yleisempiä ilmen-tyksiä kaduillamme.

Perussuomalaisten mielestä hallitus ei ole valmis tekemään tarvittavia investointeja alempiasteisille teille, vaikka maamme elää yksityisteistä. Hallituksen talousarvioesityksessä vuodelle 2014 esitetään yksityisteille vain 5 miljoonan euron määrärahaa, mikä on voimakas leikkaus muutaman vuoden takaisesta tasosta 13 miljoonaa euroa. Pidämme hallituksen esittämää summaa täysin riittämättömänä, ja se on suoranainen märkä rätti alimmalle tieverkostollemme. Ehdotammekin käytettäväksi aiemmin esittämästämme 75 miljoonan euron aikaistettujen hankkeiden määrärahasta 10 miljoonaa euroa yksityisteiden rakentamiseen ja kunnossapitoon.

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

Esitämme:

lisäyksenä 100 miljoonaa euroa perusväylänpitoon ja

lisäyksenä 75 miljoonaa euroa aikaistettuihin liikennehankkeisiin, josta osoitetaan 10 miljoonaa euroa yksityisteiden rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Sillat

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

Ellei näitä vuosien mittaan kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy tästä

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

Joukkoliikenne

Mielestämme joukkoliikenteen ostot on säilytettävä samalla tasolla kuin ne nyt budjetissa ovat. Viisautta tulevaisuutta ajatellen on kuitenkin se, että valtiovalta seuraa joukkoliikenteen tarpeiden kehittymistä ja tarvittaessa korottaa joukkoliikenteen tukea määrärahaesitysten muodossa.

Eriytyisen tärkeänä pidämme tätä asiaa pääkaupunkiseudulla, jonka joukkoliikennettä on kehitettävä entisestään jatkuvasti kasvavan väkimäärän ja sitä seuraavan luonnollisen kysynnän kasvun myötä. Vastaavasti muun Suomen kohdalla on olemassa pelko siitä, että rahat eivät tahdo riittää haja-asutusalueen joukkoliikenteen ostoihin vähenevän kysynnän vuoksi. Tämän vuoksi pidämme erityisesti kutsuliikenteen kehittämistä tarpeellisenä; erityinen merkitys tämän liikkumismuodon kehittämisellä on haja-asutusalueilla asuvien ja liikkumisessaan julkisen vallan tukea tarvitsevien ihmisten kohdalla.

Verotilin palautusjärjestelmä

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä ehdottaa jälleen polttoaineveron palautusjärjestelmän käyttöönottoa verotilin muodossa, jotta elinkeinoelämän kilpailukyky säilyy kuljetuskustannusten pysyessä kohtuullisina.

Esitämme:

vähennyksenä 30 miljoonaa euroa ammattiliikenteen liikennepolttoaineveron palautusjärjestelmästä.

Liikennepolttonesteiden verotuksen korotus

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

Esitämme:

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

Satamien väylämaksut

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

Esitämme:

vähennyksenä 42 miljoonaa euroa satamien väylämaksujen poistamisesta.

Maakuntien lentoliikenne turvattava

Suomella on paljon kehittämistä maakunnallisten lentokenttien hyödyntämisessä. Lentoliikenteen merkitys omalle seudulle on aina erittäin suuri, jo pelkkä reittiliikenteen olemassaolo edistää paikallista yrittäjyyttä ja lisää taloudellista toimeliaisuutta. Eriytyisesti yritys-elämän näkökulmasta katsoen lentoliikenteen olemassaolosta saatavat kokonaishyödyt ovat suurempia kuin siitä koituvat menot.

Suomen maantieteellinen sijainti on ihanteellinen Euroopan ja Aasian välisen lentoliikenteen kannalta. Aasian liikenteestä koituvat tulot pitävät osaltaan yllä koko lentoliikenneinfrastruktuuriamme. Kilpailukyvyystämme on huolehdittava ja varmistettava, että myös maakunnalliset lentokentät toimivat Euroopan merkittävänä Aasian yhteyksien syöttöpisteenä Helsinki-Vantaan kentälle. Maakuntakenttiä voidaan kehittää edelleen avaamalla uusia lentoreittejä kentiltä suoraan ulkomaille esimerkiksi Venäjälle.

Esitämme:

lisäyksenä 1 miljoonaa euroa maakuntien lentoliikenteen ostopalveluihin.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä esitetyn huomioon.

Helsingissä 23 päivänä lokakuuta 2013

Osmo Kokko /ps
Ari Jalonen /ps
Johanna Jurva /ps