

LISÄTALOUSARVIOALOITE 185/2014 vp

Määrärahan osoittaminen perusväylänpitoon

Eduskunnalle

Valtion ylläpitämällä väylaverkostolla ns. korjausvelka on kivunnut jo noin 2,3 miljardiin. Tilanne väyliemme kunnossapidon kannalta on vaikeutumassa entisestään hallituksen leikatessa perusväylänpidon rahoitusta ensi vuodelle. Eduskunnan hyväksymän liikennepoliittisen selonteon vastaisesti hallitus on myös perunut vuodelle 2016 luvatus 100 miljoonan euron tasokorotuksen perusväylänpitoon.

Elokuun budjettiriihessä tekemillään päätöksillä ja siellä käynnistetyillä uusilla maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen (MAL) suunnatuilla miljardien rakentamishankkeilla hallitus käytännössä satoi myös seuraavan hallituksen käytettävissä olevat väylärahat. Käytännössä liikennepoliittisen selonteon linjaus, jossa väyläpolitiikan painopistettä oli tarkoitus muuttaa ensi vaalikaudella investointihankkeista perusväylänpitoon, käy ainakin erittäin vaikeaksi ellei jopa mahdottomaksi.

On käsittämätöntä, että alueellisesti hyvin suppeidenkin uusien hankkeiden rahoittamiseen hallitus käyttää koko maata koskevia perusväylänpidon kunnossapitorahoja tilanteessa, missä väylaverkostomme kunto rapistuu yhä kiihtyvällä vauhdilla. Tämä on hallitukselta hyvin lyhytnäköistä liikennepolitiikkaa. Esimerkiksi jo tällä hetkellä useiden satojen siltojen kantokyvyt eivät vastaa rekka-autojen suurempia mittoja ja massoja, joista päätti hallitus viime vuonna. Tiestömme murenee puhumattakaan alempiasteisesta tieverkosta.

Väylien kunnossapidon kannalta mitkään uudistukset ja työryhmät eivät kuitenkaan tuo rat-

kaisua, jollei poliittisessa päätöksenteossa kyetä kirkastamaan perusväylänpidon tärkeää merkitystä niin talouskasvun, työllisyyden kuin liikenneturvallisuudenkin kannalta. Esimerkiksi hallituksenkin kärkihankkeeksi nostama biotalous edellyttää kunnossa olevia väyliä.

Liikenteeltä ja ajoneuvoilta on jatkuvasti ja eri muodoissa kerätty entistä korkeampia veroja ja maksuja, jotka ensisijaisesti ovat päätyneet valtion budjetin yleiskatteeksi, eivät liikenteen kehittämiseen ja väylien kunnossapitoon. Tämä kehitys on vain korostunut viime vuosina taloudellisen matalasuhdanteen aikana.

Ulkomaiset kuljetusliikkeet hyödyntävät Suomen maksuttomia teitä, vaikka niiltä voisi kerätä jopa 10 miljoonan euron tiemaksut vuodessa.

Eurovinjetti on EU:ssa vuodesta 1999 alkaen käytetty aikaperusteinen kokonaisuutensa yli 12-tonnisille kuorma-autoille suunnattu tiemaksujärjestelmä. Suomi on viimeisiä EU-maita, joissa järjestelmä ei ole käytössä.

Eurovinjettejä voi jo nykyisellään ostaa määrätyiltä suomalaisilta huoltoasemilta ja internetistä, joten tienkäyttäjän kannalta järjestelmä toimii jo. Maksut kompensoidaan kotimaiselle ammattiliikenteelle veroratkaisuun, esim. polttoaineveron palautusjärjestelmällä. Näin toimitaan myös useissa muissa maissa, joissa järjestelmä on käytössä. Kerätyt eurovinjettimaksut tulee korvamerkitä ja ohjata tiestön parannukseen ja ylläpitoon. Kotimaisille raskaan liikenteen toimijoille keskusta on puolestaan esittänyt polttoaineveron palautusjärjestelmää, joka keventäisi kustannusrasitetta.

LTA 185/2014 vp — Timo Kalli /kesk ym.

Edellä olevan perusteella ehdotamme,

*että eduskunta ottaa valtion vuoden
2015 lisätalousarvioon momentille*

*31.10.20 lisäyksenä 50 000 000 euroa
perusväylänpitoon.*

Helsingissä 17 päivänä helmikuuta 2015

Timo Kalli /kesk
Eero Reijonen /kesk
Mikko Alatalo /kesk
Sirkka-Liisa Anttila /kesk
Lasse Hautala /kesk
Antti Kaikkonen /kesk
Anne Kalmari /kesk
Elsi Katainen /kesk
Inkeri Kerola /kesk
Esko Kiviranta /kesk
Katri Komi /kesk
Timo V. Korhonen /kesk
Seppo Kääriäinen /kesk
Paula Lehtomäki /kesk
Jari Leppä /kesk
Mika Lintilä /kesk
Markus Lohi /kesk

Eeva-Maria Maijala /kesk
Aila Paloniemi /kesk
Mauri Pekkarinen /kesk
Terhi Peltokorpi /kesk
Arto Pirttilahti /kesk
Tuomo Puumala /kesk
Antti Rantakangas /kesk
Juha Rehula /kesk
Markku Rossi /kesk
Simo Rundgren /kesk
Mikko Savola /kesk
Juha Sipilä /kesk
Ari Torniainen /kesk
Tapani Tölli /kesk
Mirja Vehkaperä /kesk
Anu Vehviläinen /kesk