

Liikenne- ja viestintävaliokunta

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2024—2027

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024 (HE 41/2023 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 13.11.2023.

Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2024—2027 (VNS 1/2023 vp): Asia on saapunut liikenne- ja viestintävaliokuntaan mahdollisen lausunnon antamista varten valtiovarainvaliokunnalle. Määräaika: 13.11.2023.

Asiantuntijat

Valiokunta on kuullut:

- osastopäällikkö Olli-Pekka Rantala, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Timo Kievari, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikön johtaja Mikko Nygård, liikenne- ja viestintäministeriö
- yksikönjohtajan sijainen, erityisasiantuntija Inka Näkkäläjärvi, liikenne- ja viestintäministeriö
- talousjohtaja Sirpa Korhonen, Liikenne- ja viestintävirasto
- osastonjohtaja Ari-Pekka Manninen, Väylävirasto
- toimialajohtaja Pekka Rajala, Väylävirasto
- hallintojohtaja Marko Viljanen, Ilmatieteen laitos
- johtaja Jonna Juslin, VR-Yhtymä Oy
- kehittäispäällikkö Johanna Vilkuna, Suomen Kuntaliitto
- toimitusjohtaja Kimmo Mäki, Finavia Oyj
- toimitusjohtaja Pasi Nieminen, Autoliitto ry
- toimitusjohtaja Paavo Syrjö, INFRA ry
- toimitusjohtaja Mika Mäkilä, Linja-autoliitto ry
- edunvalvontajohtaja Ari Herrala, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- toiminnanjohtaja Minna Soininen, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
- johtaja Liisa-Maija Thompson, Suomen Tieyhdistys ry
- toimitusjohtaja Tiina Tuurnala, Suomen Varustamot ry

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp

Valiokunta on saanut kirjallisen lausunnon:

- Yleisradio
- Finnair Oyj
- Sanoma Media Finland Oy
- Autotuoajat ja -teollisuus ry
- Medialiitto ry
- Pyöräliitto ry
- Suomen Satamat ry
- Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom ry

VALIOKUNNAN PERUSTELUT

Yleistä

(1) Julkisen talouden suunnitelman mukaan lähivuosina pääluokan kehysmenot ovat laskevalla uralla. Vuoden 2024 talousarvioehdotukseen ja vuosien 2025—2027 kehyksiin sisältyy hallitusohjelman mukaisen investointiohjelman mukaista rahoitusta eri vuosille. Investointiohjelma rahoitetaan pääosin valtion omaisuuden myynneillä, jolloin kyseinen rahoitus ei sisälly ministeriön kehysten niin sanottuun perusrahoitustasoon.

(2) Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan (pääluokka 31) määrärahat vuoden 2024 talousarvioesityksessä ovat 3,584 miljardia euroa, mikä on 172 miljoonaa euroa enemmän kuin vuoden 2023 talousarvioesityksessä.

(3) Vuoden 2024 talousarvioesitys noudattaa hallitusohjelman linjauksia. Merkittävä osa hallinnonalan määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan väylähankkeisiin, joilla hallitus pyrkii vahvistamaan talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkumista.

(4) Liikenne- ja viestintäverkoille ehdotetaan 2,038 miljardin euron määrärahaa. Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, jonka liikennöitävyys on tärkeää elinkeinoelämälle ja yhteiskunnalle laajemmin. Samoin korostuvat liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet.

Perusväylänpito ja korjausvelka

Perusväylänpito. (5) Perusväylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Valiokunta pitää tärkeänä, että kaikissa toimenpiteissä pyritään huomioimaan parlamentaarisen 12 vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman asettamat tavoitealueet, joita ovat saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys, mukaan lukien ilmastonmuutoksen hillintä. Valiokunta korostaa liikenneverkon merkitystä kansalaisten hyvien elinolosuhteiden ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisen lisäksi myös huoltovarmuuden turvaamiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp

(6) Perusväylänpidon määräraha on 1,535 miljardia euroa ja ylittää siten valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsunnitelmassa linjatun määrärahatason. Asiantuntijakuulemisen mukaan perusväylänpitoon käytettävä määräraha tulee pysymään keskimäärin reilun 1,4 miljardin euron tasolla, mikä vastaa aiempien hallitusten perusväylänpitoon osoittamaa määrärahaa.

Korjausvelka. (9) Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Valiokunta pitää tärkeänä etupainotteista satsausta korjausvelan hillitsemiseksi, koska oikea-aikaisilla korjaustoimenpiteillä on mahdollista optimoida korjauskustannukset ja välttää infrastruktuurirakenteiden rikkoontumisesta johtuvat, hätätoina tehtävät kalliit korjaukset.

(10) Valiokunta kantaa huolta siitä, että Väylävirasto on arvioinut, että viimeisten vuosien aikana tapahtuneesta kustannustason voimakkaasta noususta johtuen väyläverkon korjausvelka kuitenkin kasvaa edelleen. Hallitusohjelmaan sisältyvästä pääosin omaisuuden myynneillä rahoitettavasta investointiohjelmasta osoitetaan 520 miljoonan euron lisäys perusväylänpitoon hillitsemään korjausvelan kasvua. Tästä 250 miljoonaa ehdotetaan kohdistettavaksi vuodelle 2024. Perusväylänpidossa huomioidaan myös alemman asteinen tieverkko.

(11) Perusväylänpitoon esitetään 250 miljoonan euron lisäystä teiden ja ratojen korjausvelan hallintaan. Lisäys on osa hallitusohjelman investointiohjelmaa, joka rahoitetaan pääosin omaisuuden myynneistä saatavilla tuloilla. Investointiohjelman osuus korjausvelan vähentämiseen sisältyy vuoden 2024 talousarvioon, mutta ei vielä vuosille 2025—2027. Kohdentamaton osuus ko. määrärahavaraksesta on 270 miljoonaa euroa. Perusväylänpidon rahoitustaso vuoden 2024 jälkeen on siten teknisen kehyksen mukainen 1,285 miljardia euroa. Valiokunta kantaa huolta siitä, että korjausvelkaa ei saada taittumaan kustannustason nousun myötä.

Lentoliikenne ja lentoasemaverkosto

(12) Asiantuntijakuulemisessa on tuotu esiin vakava huoli Suomen kattavan lentoasemaverkon ylläpitämisestä. Lentoliikenteen palautuminen koronapandemiaa edeltäviin matkustajamääriin on Suomessa ollut muuta Eurooppaa merkittävästi hitaampaa. Palautuminen koronapandemiaa edeltäviin matkustajamääriin on ollut hidasta erityisesti Finavian seitsemällä alueellisella lentoasemalla, joihin valtio tukee reittilentoja ostoliikenteenä. Pienten lentoasemien matkustajamäärät ovat laskeneet vuosia eikä näköpiirissä ole tekijöitä, jotka vaikuttaisivat olennaisesti laskevaan trendiin. Saadun selvityksen mukaan kattavan verkoston ylläpitäminen edellyttää jatkossa rahoitusta koskevia ratkaisuja. Valiokunta pitää kattavaa lentoasemaverkostoa erittäin tärkeänä Suomen logistisen saavutettavuuden, elinkeinoelämän toimintamahdollisuuksien, kilpailukyvyn ja yhdenvertaisuuden osalta.

Huoltovarmuus

(12a) Viimeaikaisten geopoliittisten muutosten Suomen huoltovarmuudelle tuoma paine huomioiden valiokunta tähdentää sitä, että Suomen on turvattava hyvät maayhteydet niin tie-, rautatie- kuin tietoliikennedyhteyksien osalta Ruotsiin ja Norjaan, jotta yhteiskunnan toiminta voidaan turvata kaikissa tilanteissa.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp

(13) Valiokunta toteaa tyytyväisyydellä, että talousarvio sisältää myös kansallisen huoltovarmuuden vahvistamisen kannalta tärkeitä infrastruktuurin kehittämisen kohteita. Valiokuntakuulemisessa on kiinnitetty positiivista huomiota siihen, että Suomi on hakenut EU:n CEF II-rahoitusvälineeseen sisältyvää sotilaallisen liikkuvuuden rahoitusta yli 43 miljoonaa euroa, mikä on yhtä paljon kuin yhteensä tähän asti saamamme sotilaallisen liikkuvuuden CEF-tuki. Suomi hakee 5,5 prosenttia koko EU:n alueelle jaossa olevasta rahoituksesta, kun osuutemme EU:n jäsenmaksusta vuonna 2022 oli alle 2 prosenttia.

(14) Suomen riippuvuus merikuljetuksista on korostunut entisestään nykyisessä ulko- ja turvallisuuspoliittisessa tilanteessa. Tullin tilastojen mukaan (kesäkuu 2023) Suomen ulkomaankaupasta yli 95 prosenttia kulkee meritse, tuonnista jopa 97,7 prosenttia. Muissa EU-maissa merikuljetusten osuus on keskimäärin 30 prosenttia. Suomen kansainvälisen saavutettavuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta merikuljetusten toimintavarmuus ja jatkuvuus ovat avainasemassa.

(15) Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että vaihtoehtoisia kuljetusreittejä on myös oltava, mutta niiden kautta voidaan kuljettaa vain marginaalinen osa ulkomaankaupan kuljetuksista, joten merikuljetusten jatkuvuuden varmistaminen korostuu. Talousarvioesityksessä on mukana liikenteen ja viestinnän palveluissa 89 miljoonaa euroa meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyyn parantamiseen tiettyjen miehistökustannusten palautuksen kautta. Valiokunta pitää tätä erittäin tärkeänä ja välttämättömänä suomalaisen merenkulun kilpailukyyn, merenkulkijoiden työpaikkojen ja huoltovarmuuden näkökulmasta.

(16) Saadun selvityksen mukaan Ruotsissa on varustamoiden alushankintaa helpottava valtiontakausjärjestelmä, jolla vauhditetaan aluskaluston uudistamista vähäpäästöisemmäksi ja vahvistetaan tonniston saatavuutta poikkeusoloissa Ruotsin huoltovarmuustarpeisiin. Valiokunnan näkemyksen mukaan Suomeen tulisi pikaisesti saada alushankintarahoitusmalli toimimaan siten, että esimerkiksi Finnvera myöntäisi valtiontakauksia jäävahvistettujen alusten alusinvestointeihin suomalaisille varustamoille vastaavin ehdoin kuin ulkomaisille varustamoille vientitakuutoiminnan kautta.

(17) Valiokunta pitää hyvänä hallituksen linjausta EU päästökaupan saaripoikkeuksen käyttöönottamiseksi sekä talousarvioesityksen määrärahaa liikenteen ja viestinnän palveluihin Merenkurkun laivareittien ja Ahvenanmaan huoltovarmuuskriittisen tavaraliikenteen turvaamiseksi.

(18) Saadun selvityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirasto on toimittanut aiemmin vuoden 2024 talousarviovalmisteluun resurssitarpeita koskevia lisärahoitusesityksiä muun muassa Nato-tehtäviin ja NIS2-direktiiviin liittyen. Näitä tarpeita on huomioitu talousarvioesityksessä vain osittain, ja merkittävä osa resurssitarpeista jää ilman rahoitusta. Tämä tulee saadun selvityksen mukaan tarkoittamaan sitä, että virasto ei pysty huolehtimaan kaikista sille tulossa olevista tehtävistä. Kyse on lakisääteisistä pysyvistä tehtävistä ja niitä varten virasto myös tarvitsee pysyvän rahoituksen. Saadun selvityksen mukaan muun muassa Nato-jäsenyyden ja NIS2-direktiivin aiheuttamat lisäykset viraston ja sen Kyberturvallisuuskeskuksen kyberturvallisuus- ja muihin tehtäviin tulevat edelleen tarvitsemaan lisärahoitusta.

(19) Valiokunta kantaa huolta kyberturvallisuuden turvaamisesta ja pitää tärkeänä, että riittävät määrärahat varmistetaan kyberturvallisuuden turvaamiseksi.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp

VALIOKUNNAN PÄÄTÖSESITYS

Liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 20.10.2023

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

puheenjohtaja Jouni Ovaska kesk
varapuheenjohtaja Timo Furuholm vas
jäsen Pekka Aittakumpu kesk
jäsen Marko Asell sd
jäsen Heikki Autto kok
jäsen Seppo Eskelinen sd
jäsen Atte Harjanne vihr
jäsen Petri Huru ps
jäsen Aleksi Jäntti kok
jäsen Terhi Koulumies kok
jäsen Sheikki Laakso ps
jäsen Mats Löfström r
jäsen Anna-Kristiina Mikkonen sd
jäsen Jani Mäkelä ps
jäsen Pinja Perholehto sd
jäsen Anne Rintamäki ps
varajäsen Tere Sammallahti kok

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Mika Boedeker

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

Eriävä mielipide 1

Perustelut

Keskustan liikenne- ja viestintävaliokuntaryhmä perustaa arvionsa hallitusohjelmakirjauksiin sekä siihen, saavatko siellä annetut lupaukset katetta vuoden 2024 talousarvioesityksessä sekä julkisen talouden suunnitelmassa vuosina 2024—2027.

Hallitusohjelman perusteella hallituksen liikennepolitiikan tavoitteena on lisätä koko Suomen kasvua ja elinvoimaa. Liikenneverkkoa luvataan kehittää kauttaaltaan Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Myös väylien korjausvelan kasvua luvataan torjua.

Lisäksi hallitus lupaa ohjelmassaan panostaa koko maan kattaviin, riittävän nopeisiin ja häiriötömiin tietoliikennedyhteyksiin ja kohdentaa niihin riittävät resurssit. Laajakaistatukiohjelmaa kiinteiden yhteyksien rakentamiseksi alueille, joille ne eivät rakennu markkinaehtoisesti, arvioitaisiin.

Hallitus lupaa myös turvata laadukkaat postipalvelut koko maassa sekä kannustaa kaupunkiseutuja yhdyskuntarakenteen tiivistämiseen, joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn edistämiseen sekä segregaaation ehkäisemiseen.

Hallitusohjelma on ristiriitainen suhteessa hallituksen rahoituspäätöksiin

Keskustan valiokuntaryhmällä ei ole huomauttamista hallitusohjelman tekstissä kirjattuihin tavoitteisiin koko Suomen kehittämisestä. Ne eivät lopulta saa läheskään kaikilta osin tukea vuoden 2024 talousarvioesityksessä eikä julkisen talouden suunnitelmassa 2024—2027.

Liikenne- ja viestintäministeriön kehys on laskeva vaalikauden 2023—2027 loppua kohti mentäessä. Riittävien voimavarojen puuttuessa hallitusohjelman lukuisat kirjaukset olisivat jäämässä tyhjiksi lupauksiksi. Samalla viime vaalikaudella parlamentaarisesti neuvotellulta 12-vuotiselta valtakunnalliselta liikennejärjestelmäsuunnitelmalta (LJS12) on putoamassa rahoituspohja pois, joka merkitsee paluuta lyhytjänteiseen, vain yhden vaalikauden mittaiseen väyläpolitiikkaan.

Hallitus on käynnistämässä harvinaisen rajun suunnanmuutoksen suomalaisen yhteiskunnan kehittämisessä, jota pidämme vallitsevalle ajalle vieraana ja jopa vahingollisena. Hallitus on päätöksillään jättämässä suuren osan Suomesta investointien ulkopuolelle.

Suomen ulko- ja turvallisuuspoliittisen aseman olennainen muuttuminen ja huoltovarmuuden vahvistaminen suorastaan vaativat rajun keskittämispolitiikan sijasta hajauttamista. Suomen elinvoiman kehittämisessä liikenne- ja viestintäpolitiikalla on keskeinen merkitys.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

Väylärahoitus käymässä lyhytjänteiseksi ja epäselväksi

Väylärahoituksessa jo lähtötilanne on haastava ja näkymä heikko. Valtion omistamien väylien rakentamisessa, kehittämisessä ja perusväylänpidossa pääasiallinen rahoituslähde on jatkossakin valtion budjettitalous. Jo pitkään kehittämis- ja kunnossapitotarpeita on ollut moninkertaisesti enemmän kuin menokehyksiin sidotussa valtion budjetissa olisi varaa. Vallitsevaa tilannetta hankaloittaa myös inflaatiosta johtuva rakentamiskustannusten raju nousu.

Väylien kokonaisrahoituksessa vaalikauden menokehys on laskeva. Hallitus on aikeissa paikata puuttuvaa rahoitusta kertaluonteisesti käynnistämällä yhteensä neljän miljardin euron investointiohjelman, joka rahoitetaan valtion omaisuutta myymällä. Investointiohjelmassa noin kolmella miljardilla eurolla toteutettaisiin suuria väylien kehittämishankkeita, hoidettaisiin väylien korjausvelkaa sekä parannettaisiin liikenteen palveluja.

Keskustan valiokuntaryhmä pitää tällaista väylähankkeiden rahoitus- ja budjetointitapaa vastuuttomana ja suorastaan vahingollisena. Kertaluontoiset investointiohjelmat toki tuovat rahoitusta järjestelmään, mutta hämärtävät ja lopulta haittaavat hallinnonalan pitkäjänteistä kehittämistä.

Lähtökohtaisesti pidämme väyläbudjetoinnin kannalta vastuullisempana pyrkiä julkisen talouden menokehyksissä tasaisuuteen ja ennakoitavuuteen. Nyt varmaa rahoitusta esitetään leikattavaksi, epävarmaa rahoitusta lisättäväksi, pitkäjänteisen rahoitustarpeen jäädessä täysin epäselväksi. Kuinka esimerkiksi investointiohjelmalla käynnistettävien suurten kehittämishankkeiden loppurahoitus toteutetaan vai kuinka paljon niitä jää tulevien hallitusten vastuulle ja ratkottavaksi?

Pidämme vakavana ongelmana myös sitä, että väylien tekninen kehys on ollut saamiemme tietojen mukaan tapana tehdä 10—12 vuoden rahoituskeskiarvolla. Kuinka paljon investointiohjelma vääristää tulevaa kehysbudjetointia?

Väylien korjausvelka kasvamassa huomattavasti

Hallitusohjelman mukaisesti perusväylänpitoon osoitetaan 1,535 miljardia euroa vuonna 2024 ja 1,285 miljardia euroa vuosittain vuosina 2025—2027.

Toisin sanoen väylien korjausvelkaa hallitus on hoitamassa alentamalla perusväylänpidon menokehystä, jota se yrittää paikata valtion omaisuudesta saatavilla myyntituloilla (panostus vaalikauden aikana yhteensä 520 miljoonaa euroa). Tästä huolimatta perusväylänpidon kokonaisrahoitus on jäämässä vuosien 2019—2023 rahoitustasosta laskujemme mukaan noin 110 miljoonalla eurolla. Se on myös huomattavasti vähemmän kuin LJS12-paperiin on kirjattu. Myös kustannustason raju nousu on johtanut siihen, että samalla rahalla ei kyetä korjaamaan huonokuntoisia väyliä likimainkaan samalla määrällä kuin aikaisemmin.

Valtion ensi vuoden talousarvioesitykseen sisällytetyn vaikuttavuusarvioinnin sekä valiokunnan asiantuntijakuulemisten perusteella väylien korjausvelka olisi kasvamassa jo ensi vuonna, vaikka hallitus on käyttämässä lähes puolet, 250 miljoonaa euroa, investointiohjelmaansa kirjatusta lisärahoituksesta. Asiantuntija-arvioiden mukaan vuoden 2024 hintatasossa esimerkiksi tiestön

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

korjausvelka olisi kasvamassa jo 2,4 miljardiin euroon rakentamiskustannusten pysyessä yhä korkealla. Ehdotettu rahoitus riittäisi valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan päällystämään noin 1 500 kilometriä tiestöä, kun tavoitetaso korjausvelan taittamiseksi olisi 4 000 kilometriä. Koska perusväylänpidon rahoitus on laskemassa vaalikauden kolmelle viimeiselle vuodelle, tulee korjausvelka hallitusohjelman tavoitteista poiketen kasvamaan, jopa erittäin huomattavasti.

Keskustan valiokuntaryhmä tähdentää myös, että hallituksen investointiohjelmansa kautta päätämät ja käynnistämät väylien investointi- ja kehittämishankkeet tulevat lisäämään automaattisesti perusväylänpidon rahoitustarvetta, koska uusien huollettavien väylien määrä tulee kasvamaan. Hallitus ei ole varautunut tähän millään tavalla julkisen talouden suunnitelmassaan. Päinvastoin, perusväylän rahoituskehys laskee.

Väylien kehittämishankkeet keskittäviä ja huteralla rahoituspohjalla

Uusien väylähankkeiden rahoitustasoa alennetaan kehyskaudella 2024—2027 siten, että vähenys on 100 miljoonaa euroa vuonna 2024, 170 miljoonaa euroa vuonna 2025, 200 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja 250 miljoonaa euroa vuonna 2027. Kehysperusteinen rahoitustaso on jäämässä historiallisen matalaksi.

Rahoitusleikkausten kompensoimiseksi hallitusohjelman investointiohjelmassa uusiin kehittämishankkeisiin osoitetaan valtion normaalista budjettitaloudesta erillistä rahoitusta yhteensä noin reilulla kahdella miljardilla eurolla. Muutosten jälkeen kehittämishankkeisiin osoitetaan 332,1 miljoonaa euroa vuonna 2024, 332,8 miljoonaa euroa vuonna 2025, 303,1 miljoonaa euroa vuonna 2026 ja 283,5 miljoonaa euroa vuonna 2027.

Hallitus on nimennyt hallitusohjelmassaan sekä syyskuussa käymässään budjettiriihessä uusia investointi- ja kehittämishankkeita sekä hankkeita, joiden suunnittelua on kiirehdittävä. Suurin investointihanke on tehdyssä selvityksessä kaikin puolin hukkainvestoinniksi todettu Turun tunnin juna, jota hallitus on pääomittamassa noin puolella miljardilla eurolla loppurahoituksen jäädessä täydelliseksi arvoitukseksi. Hallitus on tekemässä lisää investointipäätöksiä jo kevään 2024 kehysriihessään.

Keskustan valiokuntaryhmän mielestä pitkäjänteisen väyläpolitiikan kannalta on erittäin ongelmallista käynnistää laskevan rahoituskehysten ja nousevien kustannusten olosuhteissa näin suuressa määrin uusia investointihankkeita, joiden loppurahoitusta ei voida pitää miltään osin varmistettuna. On suorastaan jopa vastuutonta laittaa huomattavia summia rahaa hukkainvestoinniksi luokiteltavaan Turun tunnin junaan, kun samalla rahalla olisi ollut huomattavasti hyödyllisempää hoitaa väylien korjausvelkaa koko Suomessa.

Keskustan valiokuntaryhmä kiinnittää myös vakavaa huomiota uusien kehittämishankkeiden kohdentumisista vain eteläisen Suomen suurille kaupunkialueille sekä läntiseen Suomeen. Koko itäiselle Suomelle hallituksella on osoittaa vain yksi tiehanke, yksi ratahanke ja suunnitteluraha yhdelle ratahankkeelle.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

Valtionavustuksia laajakaistarakentamiselle pitää jatkaa

Hallitus esittää laajakaistarakentamisen valtiontuen leikkaamista kokonaan ja kyseisen avustusmomentin (31.20.50) poistamista valtion talousarvioesityksestä, jolloin määrärahoitusta on mahdollista esittää jatkossa.

Keskustan valiokuntaryhmä pitää esitystä, jossa hallitus on toimimassa omaa hallitusohjelmaansa vastaan, käsittämättömänä. Hallitusohjelman mukaan julkisten palveluiden digitalisaatiota edistetään. Laajakaistatuen jatkoa luvataan arvioida selvityksen jälkeen. Tästä huolimatta hallitus haluaa lakkauttaa tuen ilman selvitystä. On selvää, että laajakaistayhteyksien rakentaminen ei ole mahdollista vain markkinaehtoisesti.

Tuki on tärkeä ja elinehto alueille, jonne toimivia laajakaistayhteyksiä ei kyetä rakentamaan markkinaehtoisesti. Asian yhteiskunnallista merkittävyyttä alleviivaa se, että tuki on lakisääteinen (Laki kiinteän laajakaistan rakentamisen tuesta), jota sovelletaan Liikenne- ja viestintäviraston myöntäessä laajakaistahankkeeseen tukea valtion talousarvioon otetusta määrärahasta.

Laajakaistatuen tavoitteena on ollut rakentaa nopean kiinteän laajakaistayhteyden saatavuus 130 000 kotitaloudelle tai toimipisteelle. Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan tässä on onnistuttu yli odotusten. Yhteensä on rahoitettu 182 hanketta, joiden kokonaiskustannukset vuosina 2011—2022 olivat 262,5 miljoonaa euroa. Tästä valtion osuus oli 59 miljoonaa ja kuntien 29 miljoonaa euroa. Pienelle siemenrahalle on saatu vaikuttavuutta.

Keskustan valiokuntaryhmä muistuttaa, että tällä hetkellä 3G-verkkotaajuuksia ollaan ajamassa alas, jotta uuden sukupolven 5G-verkkotaajuuksia voitaisiin rakentaa tilalle. Jotta jokaiselle voitaisiin jatkossakin turvata mahdollisuudet esimerkiksi digitaalisiin palveluihin, vaatii se laajakaistarakentamisen valtiontuen jatkamista. Tämä on Keskustalle myös alueellinen yhdenvertaisuuskysymys.

Yksityisteiden valtionavustuksista ei ole varaa leikata

Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä. Valiokunnan kuulemien asiantuntijoiden mukaan yksityisteiden varsilla on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä sekä suuri määrä metsätilojen palstoja. Ensi vuoden talousarvioesityksessä ehdotettu yksityistieavustusten alentaminen 4,5 miljoonalla eurolla vaikuttaisi heikentävästi yksityistieverkon kuntoon ja nostaisi teiden ylläpidosta vastaavien tiekuntien menoja. Hallitus olisi tällä tavalla paitsi heikentämässä huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria, niin myös maksattamassa tiekuntien osakkailla valtiovallan keskeistä velvollisuutta vahvistaa ja ylläpitää koko Suomen huolto- ja toimintavarmuudelle tärkeitä yksityisteitä.

Kuluvalle varainhoitovuodelle edellinen hallitus lisäsi huoltovarmuuden ja kotimaisen puun saatavuuden varmistamiseksi yksityisteiden valtionavustuksiin 10 miljoonan euron lisäyksen. Koska Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan yhä jatkuu, tulee lisäystä jatkaa.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

Keskustan valiokuntaryhmä esittää, että yksityisteiden valtionavustuksiin hallituksen esittämät yhteensä 14,5 miljoonan euron leikkaukset verrattuna kuluvan vuoden rahoitustasoon peruttai-siin.

Hallitus vaikeuttaa ihmisten liikkumismahdollisuuksia

Hallitusohjelmaan on kirjattu, etteivät liikkumisen kustannukset kasva. Myös tässä hallitus on toimimassa ohjelmaansa vastaan. Liikkumisen kustannukset kasvavat kautta linjan hallituksen omilla päätöksillä.

Autoa välttämättä tarvitsevilta hallitus on leikkaamassa työmatkavähennys-oikeutta. Hallitus ei ole toteuttamassa kuljetusyrityksien tarvitsemaa ns. ammattidieseliä.

Joukkoliikenteen rahoitusasema on koronapandemian jälkeen ollut heikko. Lippuhinnoissa jatkuvat kovat korotuspaineet. Tästä huolimatta hallitusohjelman linjaus on poistamassa kerralla joukkoliikenteen ilmastoperusteisen valtionavustuksen, joka osuisi isoihin ja keskisuuriin kaupunki-seutuihin ja lipun hintoihin kipeästi.

Hallitus esittää myös lippuhintojen arvonlisäverokannan nostamista nykyisestä 10 prosentista 14 prosenttiin. Alv-korotus heikentäisi myös taksirytysten ja markkinaehtoisien linja-autoliikenteen kassavirtaa. Korotus heijastuisi myös esimerkiksi terveydenhuollon asiakkaiden matkakus-tannuksiin.

Liikkumisen hinnannousu nostaisi matkustajien työssäkäynnin ja muun liikkumisen kustannuk-sia esimerkiksi harrastuksiin tai sosiaalisten suhteiden ylläpitämiseen. Tietoinen hintojen nosta-minen on omiaan vähentämään joukkoliikenteen käyttöä, mikä edelleen heikentää kannattavuut-ta. Lipunhinnan noston vaihtoehtona on palveluista karsiminen.

Hallitus ei edistä kevyen liikenteen väylien rakentamista

Kunnille on myönnetty hakemuksesta valtionavustusta kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahank-keisiin ja muihin kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita parantaviin hankkeisiin. Kunnat ovat olleet ak-tiivisia käyttämään tukea.

Hallitus esittää ensi vuodelle 0,5 miljoonan euron rahoitusleikkausta, vaikka hallitus on ohjel-massaan sitoutunut liikkumisen edistämiseen.

Toinen ongelma on ollut, että kevyen liikenteen väylien rakentamistukea on voitu myöntää vain kunnan omistamille liikenneväylille. Suomessa on kuitenkin paljon erityisesti maaseutumaisia kuntia, jotka sijaitsevat valtion omistaman tieverkon varrella. Tällaisille alueille ei ole voitu tu-kea myöntää, vaikka liikenneturvallisuuden parantaminen sekä liikkumismahdollisuuksien edis-täminen sitä vaatisi.

Edellä olevan perusteella ehdotamme, että hallituksen ehdotus 0,5 miljoonan euron leikkaukses-ta perutaan ja momentin 31.10.31 käyttöperusteissa 1-kohtaa muutetaan niin, että tukea voidaan myöntää kunnille kunnan alueella kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin.

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 1

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa valtion talousarviota vuodelle 2024 sekä julkisen talouden suunnitelmaa 2024—2027 koskevassa mietinnössä huomioon edellä olevan.

Helsingissä 20.10.2023

Jouni Ovaska kesk
Pekka Aittakumpu kesk

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 2

Eriävä mielipide 2

Perustelut

(5—6, 10—11) Korjausvelan kehitys on huolestuttavaa, yhdistettynä kohonneeseen kustannustason, laskennallinen korjausvelka on Väyläviraston julkisuudessa esittämän arvion mukaan noussut jo noin neljään miljardiin euroon. Koronan jälkeisen kysynnän kasvun ja erityisesti Venäjän hyökkäyksen vuoksi energian hinnan nousu on johtanut yleiseen hintatason nousuun, ja inf-rarakentamisen kannalta tärkeä maarakennusindeksi on noussut jopa tätä enemmän. Korjausvelka vaatii pitkäjänteisiä toimia ja vakaan rahoituksen. Hallitus on varannut investointipaketissaan 520 miljoonan kertaluonteisen lisärahoituksen korjausvelan hoitoon, josta ensi vuonna otettaisiin käyttöön 250 miljoonaa. Kuitenkin julkisen talouden suunnitelman mukainen rahoitus yhdistettynä lisärahoitukseenkin jää edellisen kauden rahoitusta hieman pienemmäksi. Korjausvelka tulee tältä pohjalta kasvamaan jatkossakin ja rajallisten resurssien mahdollisimman tehokas ja vaikuttava käyttö korostuu entisestään.

(1, 4) Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) täytäntöönpanon ja päivityksen merkitys on tässä kriittinen. Valitettavasti hallitus esittää ohjelmansa mukaisesti 720 miljoonan leikkausta hallituskaudelle väyläverkon kehittämishankkeille portaittain, kunnes leikkaus on pysyvä 250 miljoonaa vuodesta 2027 lähtien. Tämä tarkoittaa hallituskaudella lähes koko sitomattoman varauksen leikkaamista ja uusien väylähankkeiden rahoituksen puolittamista. Pysyvän rahoituksen sijaan hallitus korvaa omalta osaltaan puutteen kertaluonteisella rahoituksella listaamattomien valtionyhtiöiden tuloutuksilla, varsinaiset leikkaukset siirtyvät itseasiassa seuraaville hallituksille. On täysin Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteiden vastaista korvata pysyvä rahoitus, epävarmalla kertaluonteisella rahoituksella. Avoin valmistelu ja tietoon perustuva valmistelu yhdistettynä vakaaseen rahoitukseen, antaa alueellisille toimijoille ja elinkeinoelämälle sen kauan kaivaten pitkäjänteisen näkymän mitä hankkeita on tulossa tukemaan erilaisia investointeja ja mihin väyläjärjestelmä on kehittymässä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 20.10.2023

Seppo Eskelinen sd
Marko Asell sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Pinja Perholehto sd

Valiokunnan lausunto LiVL 12/2023 vp
Eriävä mielipide 3

Eriävä mielipide 3

Perustelut

Hallituksen talousarvio vuodelle 2024 ei huomioi riittävästi kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen merkitystä kestäväälle, terveelliselle, tasa-arvoiselle ja turvalliselle liikenteelle eikä näiden edistämiseen ole osoitettu riittäviä varoja tai toimia.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisessa on kiinnitetty huomiota siihen, että kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen leikkaaminen 3 miljoonaan euroon vaikuttaa merkittävästi kuntien kykyyn toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn investointeja tiukkenevassa taloustilanteessa. Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa ja Liikenne 12 -ohjelmassa investointiohjelman tasoksi on määritelty 30 miljoonaa euroa.

Yksityistieavustusten sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitusta alennetaan 5 miljoonaa euroa vuonna 2024 ja 8 miljoonaa euroa vuosittain seuraavasta vuodesta alkaen. Sopeutustoimia kohdennetaan myös julkisen henkilöliikenteen tukeen vuodesta 2024 alkaen poistamalla harkinnanvarainen ilmastoperusteinen rahoitus.

Nämä toimet vaarantavat kestävästä liikenteestä edellytykset Suomessa.

Huomautamme myös, että kotimaan lentoliikenteen tuet ovat ympäristölle haitallisia tukia ja kustannustehotonta liikenne- ja elinkeinopolitiikkaa. Alueellinen saavutettavuus tulisiikin varmistaa ensisijaisesti raideyhteyksin, mikä edellyttää painopisteen siirtoa lentoliikenteen julkisesta tukemisesta kohti raideliikenteen kehittämistä.

Mielipide

Edellä olevan perusteella esitämme,

että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.

Helsingissä 20.10.2023

Timo Furuholm vas
Atte Harjanne vihr