

## LIIKENNE- JA VIESTINTÄVALIOKUNNAN LAUSUNTO 7/2012 vp

### Valtioneuvoston selonteko valtiontalouden ke- hyksistä vuosille 2013—2016

#### *Valtiovarainvaliokunnalle*

#### JOHDANTO

##### *Vireilletulo*

Eduskunta on 12 päivänä huhtikuuta 2012 lähettäessään valtioneuvoston selonteon valtiontalouden kehyksistä vuosille 2013—2016 (VNS 1/2012 vp) valmistelevasti käsiteltäväksi valtiovarainvaliokuntaan samalla päättänyt, että muut erikoisvaliokunnat voivat halutessaan antaa lausuntonsa valtiovarainvaliokunnalle.

##### *Asiantuntijat*

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- kansliapäällikkö Harri Pursiainen, talousjohtaja Jaana Kuusisto ja hallitusneuvos Mikael Nyberg, liikenne- ja viestintäministeriö
- pääjohtaja Juhani Tervala, Liikennevirasto
- liikennejärjestelmäosaston johtaja Suoma Sihto, Helsingin seudun liikenne HSL

- talusjohtaja Kirsti Lehtovaara-Kolu, Finavia Oyj
- ympäristö- ja yhteiskuntasuhteidenjohtaja Otto Lehtipuu, VR-Yhtymä
- kuljetusasiantuntija Petri Murto, Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
- varatoimitusjohtaja Hans Ahlström, Suomen Varustamot ry.

Lisäksi kirjallisen lausunnon ovat antaneet

- Ilmatieteen laitos
- Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Destia Oy
- Lemminkäinen
- Elinkeinoelämän keskusliitto EK
- Linja-autoliitto
- Suomen Kuntaliitto
- Suomen Tieyhdistys.

#### VALIOKUNNAN KANNANOTOT

##### *Perustelut*

##### *Yleistä*

Liikenne- ja viestintävaliokunta käsittelee tässä lausunnossaan valtiontalouden kehyksiä vuosille 2013—2016 toimialansa eli liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan näkökulmasta. Eduskunnalle on annettu myös valtioneuvoston liikennepoliittinen selonteko 2012; Kilpailuky-

kyä ja hyvinvointia vastuullisella liikenteellä (VNS 2/2012 vp). Liikenne- ja viestintävaliokunta tulee sen käsittelyn yhteydessä ottamaan laajemmin kantaa keskeisiin liikennepoliittisiin kysymyksiin, mistä johtuen valiokunta keskittyy tässä lausunnossaan lähinnä perusväylänpidon rahoitukseen ja liikenteen kehittämisinvestointeihin. Valiokunta arvioi, että valtiontalouden kehykset vuosille 2013—2016 tulevat luomaan kokonaisuutena aikaisempaa pitkäjä-

teisemmän ja esitettyihin investointeihin sekä toimenpiteisiin nähden riittävän kehysten.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan käsittelyssä on parhaillaan myös esitys laiksi yleisradioverosta sekä eräksi siihen liittyviksi laeiksi (HE 28/2012 vp) ja esitys laeiksi Yleisradio Oy:stä annetun lain sekä valtion televisio- ja radiorahastosta annetun lain muuttamisesta (HE 29/2012 vp). Valiokunta ottaa näiden esitysten käsittelyn yhteydessä tarkemmin kantaa Yleisradio Oy:n toiminnan järjestämiseen ja sen rahoitukseen. Valiokunta toteaa, että kehyspäätöksessä on otettu asiaankuuluvasti huomioon ehdotettu erillisveroon pohjautuva rahoitusmalli.

#### *Hallinnonalan rahoituskehys*

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan rahoituskehukseen esitetään 2 083 miljoonaa euroa vuonna 2013, 1 879 miljoonaa euroa vuonna 2014, 1 902 miljoonaa euroa vuonna 2015 ja 1 806 miljoonaa euroa vuonna 2016. Tämän lisäksi varataan kehysten ulkopuolisia varoja 902 miljoonaa euroa vuonna 2013, 857 miljoonaa euroa vuonna 2014, 873 miljoonaa euroa vuonna 2015 ja 860 miljoonaa euroa vuonna 2016, joista Yleisradion rahoitukseen noin 500 miljoonaa euroa.

Määrärahojen kokonaistaso kohoaa vuosina 2013—2015 runsaalla 500 miljoonalla eurolla vuosittain edelliseen kehyspäätökseen verrattuna. Tämä johtuu pääosin Yleisradio Oy:n rahoitusratkaisusta, mutta kokonaistason nousuun vaikuttavat myös lisääntynyt ulkopuolinen rahoitus liikennehankkeissa ja kehyksessä toteutettu hinta- ja kustannustason tarkistus.

Liikenneverkon rahoitukseen on varattu vuonna 2013 noin 1 715 miljoonaa euroa, mutta rahoitustaso alenee vuoteen 2016 mennessä runsaalla 220 miljoonalla eurolla. Määrärahoihin ei ole esitetty indeksikorjausta, mikä heikentää rahoituksen ostovoimaa.

Valiokunta toteaa, että kehysratkaisulla toteutetaan myös valtiontalouden välttämättömiä säästötoimia, jotka kohdistuvat kaikille hallinnonaloille. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdenneet lisäsäästöt ovat valitettavia, mutta tasoltaan kuitenkin hyväksyttäviä,

kun niitä verrataan kokonaissäästötavoitteisiin tai monella muulla hallinnonalalla toteutettavien säästöjen tasoon. Välttämättömien lisäsäästöjen kohdentamisessa eri hallinnonaloille on valiokunnan arvion mukaan otettu huomioon liikennesektorin huomattava merkitys koko elinkeinoelämän toimivuudelle ja tehokkuudelle sekä ihmisten arkiliikkumiselle.

#### *Perusväylänpito*

Perusväylänpidon rahoitustaso on koko kehyskaudella noin 930 miljoonaa euroa vuodessa. Edellä mainittujen säästöpäätösten vuoksi rahoitusta vähennetään 11 miljoonalla eurolla vuonna 2014 ja 22 miljoonalla eurolla vuodesta 2015 lukien. Lisäksi valtionavustusta yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen pienennetään vuodesta 2014 alkaen 3 miljoonalla eurolla.

Valiokunta pitää tässäkin yhteydessä välttämättömänä korostaa perusväylänpidon rahoituksen merkitystä kehyskaudella. Rahoitustasolla on pystyttävä turvaamaan liikenneverkon säilyminen liikennöitävässä ja turvallisessa kunnossa. Perusväylänpidon määrärahan ostovoima on jo pidempään laskenut, eikä se ole aina riittänyt välttämättömiin pieniin paikallisiin investointeihin, jotka ovat käytännössä usein hyvin kustannustehokkaita liikenteen palvelutason ja joustavuuden sekä liikenneturvallisuuden parantamisen kannalta.

Käytettävissä olevalla rahoitustasolla voidaan valiokunnan arvion mukaan turvata pääväylien kohtuullinen kunto, mutta valiokunta on erityisen huolissaan alemman asteisen tieverkon tulevaisuudesta. Jos monet pienet liikenneturvallisuushankkeet, pyörätiet sekä tie- ja tasoristeykset ovat vailla valtion rahoitusta, joutuvat kunnat toteuttamaan välttämättömimmät hankkeet kokonaan omalla rahoituksellaan. Tähän liittyy myös ehdotus supistaa valtionavustusta yksityisten teiden kunnossapitoon ja parantamiseen vuodesta 2014 alkaen 3 miljoonalla eurolla, mikä toteutuessaan edelleen vaikeuttaa paikallisen tieverkon kunnossapitoa.

Edellä lausuttuun viitaten valiokunta pitää erittäin kannatettavana ja tärkeänä liikennepo-

liittiseen selontekoon ja tähän kehyselontekoon sisältyvää periaatelinjausta, jonka mukaan liikenteen rahoituksessa suunnataan liikenneväylärahoituksen painopistettä uudelleen liikenneverkkojen kehittämisinvestoinneista perusväylänpidon pieniin investointiohjelmiin ja ylläpitoon. Väyläinvestoinneista siirretään 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen.

#### *Kehittämishankkeet*

Valtioneuvoston kehyspäätös sisältää liikennepoliittiseen selontekoon sisällytetyt liikenneinvestoinnit. Hankelistaan kuuluu kaikkiaan 20 liikennehanketta, joiden yhteenlaskettu kustannusarvio on 1 065 miljoonaa euroa. Lisäksi päätettiin käynnistää yksi ns. PPP-hanke, jonka investointikustannus on 240 miljoonaa euroa. Kaivosyhteyksistä ja muista elinkeinopoliittisesti tärkeistä hankkeista kehyselonteon mukaan päätetään erikseen.

Taloustilanteeseen nähden välttämättömät säästöpäätökset vähentävät kehittämishankerahoitusta 16 miljoonaa euroa vuonna 2014 ja 33 miljoonaa euroa vuodesta 2015 lukien. Ehdotettu investointitaso on valiokunnan arvion mukaan kuitenkin nykyisessä taloustilanteessa riittävä. Valiokunta korostaa, että usealle vuodelle kohdennetun hankelistan toteuttaminen tulee osaltaan parantamaan toimialan ennustettavuutta ja erityisesti tarvittavaa toiminnan pitkäjänteisyyttä sekä ylläpitämään alan vakaata työllisyyttä. Valiokunta ottaa tarpeen mukaan tarkemmin kantaa hanke-ehdotuksiin liikennepoliittisesta selonteosta myöhemmin keväällä annettavassa mietinnössä.

Valiokunta pitää hankelistan raidepainotteisuutta tässä vaiheessa hyvänä ja kannatettavana, sillä raideliikenteen ruuhkapaikkoja avaamalla

parannetaan junaliikenteen toimivuutta ja täsmällisyyttä koko maan rataverkolla. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan routa- ja pehmeikköalueiden korjauksiin varatulla 85 miljoonalla eurolla saadaan korjattua merkittävä osa rautatieliikennettä jo pitkään rasittaneista routa-ongelmista. Rautatieliikenteen nykyiseen ratakapasiteetin puutteeseen ja rataverkon solmu-kohtien erityisiin ongelmiin on tarpeen etsiä kehyskaudella kestäväällä rahoitus pohjalla olevia pitkän tähtäimen ratkaisuja.

Valiokunta korostaa kuitenkin myös, että tavaraliikenteen kuljetussuoritteesta kaksi kolmasosaa kulkee maanteitse ja henkilöliikenteen suoritteesta jopa yli 90 prosenttia. Maantieliikenteen keskeinen merkitys tulee huomioida riittävästi investointipäätösten sekä perusväylänpidon rahoituksen kohdentamisessa.

Valiokunta painottaa myös valtion ja suurten kaupunkiseutujen välisen MAL-yhteistyön merkitystä alueiden pitkäjänteiselle ja tehokkaalle liikennesuunnittelulle ja -rakentamiselle. Tämän avulla voidaan varmistaa, että niukkenevat kehittämis- ja kunnossapitovarat käytetään optimaalisella tavalla.

Valiokunta pitää erittäin tervetulleena panostuksia maamme itärajan liikenteen edistämiseksi sekä rata- että tiehankkeilla. Venäjän kaupan ja transitoliikenteen kasvu ja kasvava henkilöliikenne edellyttävät toimivia kuljetusväyliä, joilla turvataan sekä riittävä välityskyky että turvalliset liikennejärjestelyt alueella.

#### *Lausunto*

Lausuntonaan liikenne- ja viestintävaliokunta esittää,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä olevan huomioon.*

**LiVL 7/2012 vp — VNS 1/2012 vp**

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2012

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj.	Arto Satonen /kok	Raimo Piirainen /sd
jäs.	Mikko Alatalo /kesk	Janne Sankelo /kok
	Thomas Blomqvist /r	Eila Tiainen /vas
	Ari Jalonen /ps	Ari Torniainen /kesk
	Kalle Jokinen /kok	Reijo Tossavainen /ps
	Jukka Kopra /kok	Oras Tynkkynen /vihr
	Merja Kuusisto /sd	Mirja Vehkaperä /kesk
	Suna Kymäläinen /sd	vjäs. Reijo Hongisto /ps.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Kaj Laine.

## ERIÄVÄ MIELIPIDE

### *Perustelut*

Maailmanlaajuisen taloustilanteen huonontuessa ja olemassa olevien markkinajärjestelmien horjuessa on entistäkin tärkeämpää huolehtia taloutemme toimintaedellytyksistä. Toimiva logistiikka kokonaisuudessaan on maassamme elämisen ja yrittämisen perusedellytys. Suomen kilpailukykyä heikentää maantieteellinen sijaintimme. Esimerkiksi kuljetuskustannusten osuus kokonaiskustannuksista on meillä tärkeimpiä kilpailijamaita suurempi. Siksi on huolehdittava, että tämän tekijän vaikutus kansalliseen kilpailukykyymme on mahdollisimman vähäinen.

Liikenneverkkomme on huonontunut jo pitkään. Hallituksen esitys valtionalouden kehystä ei ole riittävä säilyttääkseen liikenneverkkomme edes nykytilassa. Tieverkostomme kuntoa on elvytetty säästövaroin ja laadusta on tingitty mm. pinnoitteen paksuuden kohdalla. Tämä on johtanut siihen, että pikaista korjausta vaativien tieosuuksien määrä on siirtynyt useiden vuosien ajalta tälle kehyskaudelle. Vastavaan kehityskulun ovat kokeneet myös lukuisat sillat ympäri Suomea. Ellei näitä kasaantuneita korjausvelkoja pureta määrätietoisesti, syntyy valtionaloudelle huomattavasti nykyistä suurempi korjauslasku vaurioiden edetessä tiestön ja siltojen rakenteisiin.

Raideliikenteen kehittäminen on mielestämme tärkeää. Silti on todettava, että kehyskauden investoinnit painottuvat liikaa raideliikenteeseen, kun otetaan huomioon raideliikenteen

osuus kokonaisliikenteestä. Suurimmat ongelmat ovatkin alemmalla tieverkollamme, johon hallitus ei panosta olosuhteet huomioon ottaen tarpeeksi. Alempiasteinen tieverkko tavoittaa kaikki suomalaiset kotiovelta alkaen, toimien myös raideliikenteen hyväksi.

Kehysselonteon mukaan väyläinvestoinneista on tarkoitus siirtää 100 miljoonaa euroa vuodessa liikenneverkon pieniin investointeihin ja ylläpitoon vuodesta 2016 alkaen. Käytyjen asiantuntijakuulemisten perusteella summaan ei sisälly aitoa lisärahaa. Kustannustason nousu ja inflaatiokehitys kehyskauden loppuun mennessä voi olla po. lisämäärärahaan verrattuna jopa kaksinkertainen, jolloin tie- ja rataverkon kunto tulee heikkenemään entisestään.

Katsomme, että kansallisomaisuutta eli liikenneverkkoja ajoissa korjaamalla pidämme huolta paitsi omaisuudestamme myös työllisyydestä. Perusväylän ylläpitoon suunnatut vähäiset määrärahat eivät mahdollista tätä talouttamme elvyttävää ja kasvun mahdollistavaa kunnostusta, siksi emme voi yhtyä valiokunnan lausuntoon valtioneuvoston selontekoon valtionalouden kehystä vuosille 2013—2016.

### *Ehdotus*

Edellä olevan perusteella esitämme,

*että valtiovarainvaliokunta ottaa edellä esitetyn huomioon.*

Helsingissä 3 päivänä toukokuuta 2012

Ari Jalonen /ps  
Reijo Tossavainen /ps  
Reijo Hongisto /ps

Mirja Vehkaperä /kesk  
Mikko Alatalo /kesk  
Ari Tornainen /kesk