

Plenum

Måndag 19.12.2016 kl. 12.01—0.32

3.2. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

Andre vice talman Arto Satonen: Nu presenteras huvudtitel 31 gällande kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Debatt

14.03 **Markku Eestilä kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on käynnissä useita uudistuksia tai selvitysvaiheessa olevia hankkeita, joilla tavoitellaan kauaskantoisia vaikutuksia koko yhteiskuntaan ja talouteen. Eräs keskeisimmistä on liikenneverkkohanke, jolla uudistetaan liikenneverkon kehittämistä ja rahoitusta. Tarkoituksena on siirtää väylien hoitoon, kehittämiseen ja ylläpitoon liittyvät tehtävät perustettavaan valtionyhtiöön. Jatkovalmistelussa on selvitettävä, millä tavalla turvataan väyläverkon kehittämiseen ja kunnossapitoon liittyvä eduskunnan vaikutus- ja päätösvalta tilanteessa, jossa väyläverkko siirtyisi valtion talousarvion ulkopuolella toimivan yhtiön omistukseen.

Perusväylänpitoon osoitetaan ensi vuonna 1,3 miljardia euroa, mihin sisältyy 304 miljoonan euron lisäpanostus niin sanotun korjausvelan vähentämiseen. Korjausvelan vähentämiseen osoitetaan 600 miljoonan euron lisärahoitus vuosille 16—18, minkä lisäksi kehittämishankerahoituksesta siirretään perusväylänpitoon 364 miljoonaa euroa vuosina 17—19. Määrärahalisäys merkitsee ensi vuonna perusväylänpidon volyymin kasvua noin 20 prosentilla. Se on 204,6 miljoonaa euroa kuluvaan vuoteen verrattuna.

Arvoisa puhemies! Valiokunta katsoo, että korjausvelkarahoituksesta huolimatta eri puolilla maata on kuitenkin runsaasti tieosuuksia, risteyksiä, liittymäjärjestelyjä ja niin edelleen, joiden liikenneturvallisuus on heikentynyt. Sen vuoksi valiokunta lisää momentille 5,95 miljoonaa euroa ja osoittaa sen yhdeksään liikenneturvallisuutta parantavaan perusväylänpidon hankkeeseen.

Valiokunta pitää tärkeänä, että perusväylänpidon rahoituksen riittävydestä huolehditaan myös pitemmällä aikavälillä. Korjausvelan määräksi on arvioitu yhteensä noin 2,5 miljardia euroa, ja se kasvaa noin 100 miljoonalla eurolla vuodessa. Jotta korjausvelka ei käänny myöhemmin uudelleen kasvuun, on välttämätöntä huolehtia siitä, että rahoitus on mahdollisimman tasaista ja pitkäjänteistä.

Valiokunta pitää hyvänä, että momentin määrärahan mitoituksessa on otettu huomioon nopean ratayhteyden suunnittelurahoitus Helsinki—Turku-välillä. Kevään 16 kehyspäättöksen mukaan niin sanotun tunnin junan jatkosuunnitteluun on varattu vuosille 17—20 yhteensä 40 miljoonaa euroa, mistä ensi vuodelle osoitetaan 10 miljoonaa euroa.

Arvoisa puhemies! Korjausvelkarahoitusta suunnataan myös yksityisteille. Hallituksen linjausten mukaisesti yksityisteiden valtionavustuksiin osoitetaan yhteensä 30 miljoonan euron lisäys vuosina 17—19.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Valiokunnan mielestä on ongelmallista, että keväällä päätettyjen suurten liikennehankkeiden lisäksi näköpiirissä ei ole muita uusia kehittämishankkeita, sillä hallitus ei ole laatinut liikennepoliittista selontekoa eikä muutakaan pitkäjänteistä kehittämissuunnitelmaa. Valiokunnan mielestä hallituksen tulee huolehtia ja päättää väyläverkon pitkäjänteisestä kehittämisestä, sillä liikenneinvestointeja koskevilla päätöksillä ja investointien ajoituksilla on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös hankearvioinnin kehittämistarpeisiin. Valiokunnan mielestä hankearviointia on kehitettävä niin, että päätöksenteko pohjautuu laaja-alaiseen arvioon, joka ottaa nykyistä paremmin huomioon liikennehankkeiden vaikutukset muun muassa elinkeinoelämään, maankäyttöön ja työmarkkinoihin sekä liikenneturvallisuuteen. Valiokunta pitää hyvänä, että Liikennevirasto on laatinut asiasta jo esiselvityksen.

Arvoisa puhemies! Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen esitetään 84,5 miljoonan euron määrärahaa, joka vastaa kuluvan vuoden tasoa. Tästä junaliikenteen ostoihin osoitetaan 30,2 miljoonaa euroa ja alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin, hintavelvoitteisiin ja kehittämiseen 33,5 miljoonaa euroa.

Valiokunta on tyytyväinen, että liikenne- ja viestintäministeriö on lisännyt junavuoroja junaliikenteen velvoiteliikennettä koskevassa päätöksessään. Näin suuri osa aiemmin lakautetuista junavuoroista palautuu ja niillä parannetaan erityisesti työmatkaliikenteen sekä opiskelijoiden käyttämien yhteyksien toimivuutta. Päätös on tehty vain vuodeksi, koska ministeriössä valmistaudutaan rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamiseen.

Valiokunta pitää tärkeänä Enontekiön lentoliikenteen turvaamista Enontekiön ja alueen elinvoimaisuuden takia ja katsoo, että matkailun lisäksi lentoliikenteellä tuetaan myös Suomen arktisen strategian mukaisia tavoitteita. Valiokunta lisää momentille 50 000 euroa Enontekiön lentoliikenteen turvaamiseen.

Valiokunta pitää myös välttämättömänä, että Yleisradio Oy:n rahoitus järjestetään parlamentaarisen työryhmän ehdottamalla tavalla ja siirretään valtiontalouden kehysten ulkopuolelle päätettäessä keväällä 17 seuraavasta, vuosia 18—21 koskevasta julkisen talouden suunnitelmasta.

Ja lopuksi haluan kiittää ministeriä, jaoston jäseniä ja valiokuntaneuvoksia erinomaisesta yhteistyöstä vuoden aikana.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

14.09 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Kuluva syksyä voi luonnehtia liikenne- ja viestintäpolitiikan kannalta monien muiden asioiden ohella työntäyteiseksi, vilkasta keskustelua synnyttäneeksi ja uusia näkymiä avaavaksi. Talousarvioesitys noudattaa hallitusohjelman linjauksia. Digitalisaation edistäminen ja hyväksikäyttö tuottavuuden ja vaikuttavuuden parantamisessa näkyy vahvana punaisena lankana koko talousarvioesityksessä. Esitys sisältää hallitusohjelman mukaiset lisäpanostukset ja sopeutustoimet. Hallituksen isot linjaukset kasvusta ja julkisen talouden tasapainottamisesta koskevat vahvasti liikennettä ja viestintää. Hallitus on antanut esityksen eduskunnalle liikennekaaren ensimmäisestä vaiheesta, ja kaaren toisen vaiheen valmistelu on käynnissä. Käynnissä on myös useita selvityksiä, joista tullaan tekemään päätöksiä ensi vuonna ja jotka toteutuessaan tarkoittavat merkittäviä muutoksia niin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla kuin laajemminkin koko yhteiskunnassa.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle osoitetaan yhteensä noin 3,2 miljardia euroa. Huomattavimpia eriä tästä ovat perusväylänpito noin 1,3 miljardia euroa, liikenneinvestoinnit 434 miljoonaa euroa, valtionavustus meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn parantamiseen noin 100 miljoonaa euroa, joukkoliikenteen palveluiden ostot ja kehittäminen 84 miljoonaa euroa sekä siirto Valtion televisio- ja radorahastoon 508 miljoonaa euroa.

Valtion liikenneväylien korjausvelka oli tämän hallituksen käynnistäessä toimintansa 2,4 miljardia euroa. Hallitusohjelman mukaisesti selkeä painopiste on olemassa olevan verkon kunto. Hallituskaudella korjausvelkarahoitusta on käytettävissä lähes miljardi euroa, kun 600 miljoonan euron lisärahoituksen lisäksi investointeihin varatusta määrärahas- ta siirretään perusväylänpitoon ja yksityisteiden valtionapuun yhteensä 364 miljoonaa euroa. Ilman lisäpanostusta korjausvelka jatkaisi nopeaa kasvuaan. 600 miljoonan euron lisäpanostuksesta on vuonna 2016 korjausvelan selättämiseen osoitettu 100 miljoonaa, vuonna 2017 osoitetaan 187 miljoonaa euroa ja vuonna 2018 vielä 313 miljoonaa euroa. Muutoksena alkuperäiseen suunnitelmaan vuodelta 2017 siirrettiin 113 miljoonaa euroa vuodelle 2018. Määrärahan siirto aiheutui liikenneverkon korjausvelkaohjelman rahoituksen jaksotusmuutoksesta. Tällä siirrolla ei kuitenkaan vaaranneta suunniteltuja toimenpiteitä korjausvelan huolehtimiseksi.

On huomattava, että valitut toimenpiteet vaikuttavat turvallisuuteen ja ympäristöön. Vaikuttavuutta seurataan mittareilla, myös turvallisuuden ja ympäristön näkökulmista. Liikennevirasto on asiantuntijavirasto, joka raportoi läpinäkyvästi ja ajantasaisesti valituista toimenpiteistä ja niiden vaikuttavuudesta. Lisäksi Liikennevirastossa on käynnissä vaikutusarvioinnin kehittämistyö. Valiokunnan lisäys 5,95 miljoonaa euroa yhdeksään liikenneturvallisuutta parantavaan perusväylänpidon hankkeeseen on tervetullut lisäys, josta haluan kiittää eduskuntaa.

Meillä on selvä yhteinen käsitys: liikenneyhteydet ovat elintärkeitä meidän elinkeinoelämällemme ja meidän jokaisen arkipäivän sujumiselle. Liikennettä on koko ajan uudistettava, jotta se pystyisi tarjoamaan riittävän palvelutason nyt ja tulevaisuudessa. Uudistaminen vaatii yhteistä ponnistusta ja laajaa keskustelua. Keväällä 2016 tehdyn kehyspäättöksen mukaisesti vuonna 2017 käynnistetään neljä uutta kehittämishanketta. Lisäksi ensi vuoden talousarviossa käynnistetään Pori—Mäntyluoto-sähköistys. Helsinki—Turku-välisen nopean ratayhteyden jatkosuunnittelun kokonaiskustannukset ovat 40 miljoonaa euroa vuosina 2017—2020. Suomen liikenneverkko ei kuitenkaan ole vielä valmis. Monissa kohteissa tarvitaan parannustoimenpiteitä, ja myös liikenteeseen vauhdilla tuleva automatisaatio saattaa vaatia mittaviakin parannustoimia infraan. On siksi tärkeää, että selvitämme, miten infra tulevaisuudessa voidaan rahoittaa.

Liikenteen tukirahat pysyvät kuluvaan vuoden tasolla, mikä turvaa palvelujen säilymisen nykytasolla. Joukkoliikenteen palveluiden ostoihin ja kehittämiseen kohdennetaan 84 miljoonaa euroa.

Yleisradion rahoituksen tasoon ei ensi vuonna tehdä indeksitarkistusta. Indeksijäädtyys on perusteltu ottaen huomioon yleinen taloudellinen tilanne. Ylen parlamentaarisen työryhmän esityksen mukaan Yleisradion rahoituksen tulee olla valtiontalouden kehysten ulkopuolella. Yleisradio Oy:n riippumattomuuden turvaamiseksi on perusteltua, että julkisen palvelun vero ei sisälly valtiontalouden kehyksiin. Tämä esitys on tarkoitus ottaa huomioon hallituksen päättäessä keväällä 2017 valtiontalouden kehyksistä.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Nyt on mahdollisuus pyytää vastauspuheenvuoroja V-painiketta käyttäen.

14.14 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen budjetti sisältää hyviä asioita, ja yksi niistä tärkeimmistä on perusväylänpitorahojen korotus. Se on merkittävä asia, se pitää heti kiitoksena mainita.

Tunnin junasta kun keskustellaan, niin sitä selvitetään. Jo nyt on tullut semmoisia näkökantoja esiin, että se tunnin tavoiteaika ei tule tavoittumaan tällä nykyisellä kalustolla, joten voisi ehkä hieman katsoa myös tulevaisuuteen pikkasen pidemmälle. Elikkä onko tässä yhteydessä myös Hyperloop-suunnitelma yhtenä vaihtoehtona?

Koillisväylän kaapeli näyttää positiiviselta tällä hetkellä. Onko siihen jotain keinoa vauhdittaa sitä ja että näitä datacentereitä saadaan Suomeen?

14.15 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ylen kohdalta haluan kysyä: koska nykyinen hallitus alkaa kunnioittamaan Satosen työryhmän päätöstä ja hoitaa Ylen rahoituksen takaisin kehysten ulkopuolelle? Tänäkin tässä keskustelussa jo kuultiin, että tämä tapahtuisi keväällä, mutta tapahtuuko se keväällä, koska tässä alkaa ihan oikeasti usko menemään, ja tämän ajankohtaisen keskustelunkin valossa hallituksella on vastuu vahvistaa Ylen riippumattomuutta entisestään.

Sitten lyhyesti raiteista. Te, ministeri Berner, puhuitte jo vaalikauden alussa ostopalveluliikenteen leikkausten puolesta ja kilpailun nopeasta avaamisesta. Jo leikattua liikennettä on palautettu VR:n yksinoikeudesta suorittaman velvoiteliikenteen kautta. Aamun lehdistä olemme saaneet lukea ministeriön pohtivan kilpailun ehtoja. Aiemmin, ministeri, olette puhunut, ettei kilpailun avaaminen vaadi lakimuutoksia. Todellisuus taitaa olla kuitenkin toinen. Koska tuotte tämän kilpailun avaamisen ehdot julkiseen keskusteluun? Aiotteko sallia junayhtiöiden kilpailun raideväleillä vai aiotteko huutokaupata vain valtionyhtiön toiminnan alueittain? (Puhemies koputtaa) Onko tarkoituksena siirtyä julkisesta monopolista nyt yksityiseen?

Tällaisia kysymyksiä herää tässä vaiheessa.

14.17 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten ministeri Berner totesi, liikenne- ja viestintäsektorilla on laitettu kaasua erilaisiin liikenne- ja viestintähankkeisiin tämän vaalikauden aikana, ja se on hyvä. Sipilän hallitus jää historiaan isojen liikennehankkeiden rahoittajana niin, että me kansallisomaisuuttamme pistämme parempaan kuntoon kuin se oli vuosia sitten.

Juuri tämän korjausvelkarahoituksen miljardin euron satsauksella me saamme satamia, teitä, ratoja parempaan kuntoon kuin ne ovat tällä hetkellä, mutta unohtamatta sitä, että uudet väyläinvestoinnit tuovat työtä ja toimeliaisuutta koko Suomeen, ja unohtamatta myös yksityisteiden rahoituksen parantamista 10 miljoonalla eurolla. Nämä ovat isoja satsauksia, joista voimme kiittää tätä hallitusta, mutta edelleen väylissä on paljon meille töitä, ja tulevana vuosina haluamme samanlaisia satsauksia näihin.

14.18 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi digitalisoituu nopeasti, niin nopeasti, että turvallisuus unohtuu helposti. Viestintävirasto, sen Cert-toiminto, onkin paljon vartijana valvoessaan suomalaisten tietoverkkojen turvallisuutta. Sen resurssit ovat kuitenkin säälittävän pienet verrattuna tehtävän vastuullisuuteen ja merkityk-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

seen suomalaiselle yhteiskunnalle. Oletteko tulleet ajatelleeksi, kuinka riippuvaisia me jo olemme tietoverkkojen häiriöttömästä toiminnasta? Jos ei kulje bitti, pian ei kulje myöskään sähkö, vesi eikä ruoka.

Hybridiuhkien yleistyessä ja esineiden verkon kehittyessä Cert-toiminnon merkitys vain korostuu. Meidän on kyettävä turvaamaan suomalaisten tietoverkkojen, suomalaisen yhteiskunnan toiminta myös poikkeustilanteissa. Se edellyttää resursseja, jotka voivat tuntua suurilta, mutta ei palokuntiakaan mitata rauhallisen yön vaan suuren hätätilanteen mukaan, ja Cert on suomalaisen tietoyhteiskunnan palokunta. Miten aiotte turvata meidän tietoturvalliset verkkomme näillä resursseilla?

14.19 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täytyy todeta, että hallitus ja ministeri Berner ovat kyllä hyvin onnistuneet tekemään tasapainoisen ja hyvän esityksen talousarvioksi tänä vaikeana ja niukkana aikana. On hienoa nähdä, että meillä on suuria tiehankkeita, suuria infrahankkeita, kuten valtatie 5 Mikkeli—Juva, Luumäki—Imatra—Venäjän raja -kaksoisraidehanke ja niin edelleen. Nämä ovat sellaisia hankkeita, jotka varmasti parantavat suomalaisen liikenneinfrastruktuurin laatua.

Tulossa tietysti talvella on uusiakin suunnitelmia. Nythän me olemme käsitelleet liikennekaari ykköstä, ja mielelläni kuulisin ministerin kaavailuista liikennekaaren seuraavien vaiheiden suhteen, millä aikataululla ja millä sisällöllä ne ovat tulossa.

Kaiken kaikkiaan pidän osaltani tätä talousarvioesitystä hyvänä, käyttökelpoisena. Sen korjaisin kyllä vielä, että tämä romutuspalkkio olisi ollut hyvä saada mukaan, ja tietysti on todettava, (Puhemies koputtaa) että Mytönmäen mutka valtatiellä 13 välillä Lappeenranta—Mikkeli olisi ilman muuta korjattava mahdollisimman nopeasti.

14.20 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Talousarviossa hyvää on se, että perusväyläverkon korjausvelkaa lyhennetään yhteisesti sovitun mukaisesti ja että myös pienemmille mutta erittäin tärkeille liikenneturvallisuutta parantaville hankkeille, kuten Raahen ja Haapaveden hankkeille, on talousarviosta löytynyt rahaa. Tästä kiitos kuuluu tietysti heille, jotka ovat määrärahoja valtiovarainvaliokunnassa ja muutenkin edistäneet.

Kuitenkin suurta huolta edelleen herättää joukkoliikenteen tilanne, niin kaupungeissa kuin erityisesti harvaan asutulla maaseudulla, missä liian usein ainoaksi vaihtoehdoksi liikkumiselle töihin ja harrastuksiin jää oma auto, niin myös meidän perheessä. Jos oma auto on ainoa liikkumisväline, niin sen käyttökustannukset eivät saa muodostua esteeksi työskäynnille, lasten harrastuksille tai opiskelulle. Kysyisinkin teiltä, arvon ministeri: kuinka kohtuuhintainen liikkuminen mahdollistetaan kestäväällä tavalla kaikille kansalaisille asuinpaikasta riippumatta?

14.21 Stefan Wallin r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön kaavailema maksukokeilu saariston yhteisalusliikenteessä on ollut laajalla lausuntokierroksella, joka päättyi viime perjantaina, ja varsinkin tämä maksujen suuruus, maksutaulukko, on saanut erittäin kovaa kritiikkiä osakseen. Maksut olisivat pahimmillaan kymmeniätuhansia euroja vuodessa tämän maksutaulukon mukaan. Mutta kritiikkiä on saanut myöskin se idea, että luotaisiin kilpailtuja markkinoita alueelle, missä käytännössä markkinoita ei ole eikä voi olla olemassakaan ympäri vuoden. Onko ministeri ehtinyt tu-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

tustua tähän palautteeseen, materiaaliin, ja mikä on hänen ensivaikutelmansa siitä palautteesta?

14.22 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Työpaikkoja on luotava kaikkialle Suomeen, ja tässä oppositionkin näkökulmasta voi antaa tunnustusta tästä perusväylänpidon lisärahoituksesta, mutta sitten toisaalta olen äärimmäisen huolestunut siitä, millä tavalla näitä liikenneyhteyksiä heikennetään näillä perusväylillä. Elikkä nämä joukkoliikenneyhteydet on turvattava tarvittaessa ostopalveluina ympäri Suomea. Haluaisinkin tietää ministeriltä tarkemmin, että kun näitä VR:n ostoliikennepalveluita on heikennetty ja samoin myöskin bussiliikennettä, niin miltä nämä näkymät näyttävät haja-asutusalueitten näkökulmasta. Miten voidaan varmistaa se, että myös sieltä pystytään työmatkaliikenne hoitamaan, vai onko sitten ainut vaihtoehto oma auto?

Vielä ehkä lopuksi haluaisin todeta, että on hyvä, että Mikkeli—Juva-väliä Viitostiestä lähdetään korjaamaan, mutta millähän aikataululla sitten siitä siirrytään pohjoisempaan? Elikkä siellä tarvittaisiin sitten Leppävirralle asti (Puhemies koputtaa) ulottuvaa korjausta, ja mikä sen aikataulu mahtaa olla?

14.23 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi tarvitsee lisää työtä. Jotta voidaan saada lisää työtä, tarvitaan investointeja, ja niiden edellytys on se, että yhteiskunnan perusinfra toimii, muun muassa liikenneyhteydet. Tästä hyvänä esimerkkinä ovat esimerkiksi Kehärata ja Länsimetro, joiden vaikutus pelkästään rakentamisen kasvun on Rakennusteollisuuden arvion mukaan se, että jopa puolet koko rakentamisen kasvusta johtuu näistä liikenneinvestoinneista.

Arvoisa puhemies! Tämän takia edustaja Taimelan esille ottama VR:n asema onkin nyt erittäin olennainen. Ensin te esitte ostopoliikenteen leikkauksia. Sen jälkeen olette peruneet niitä tai korvanneet niitä VR:n velvoiteliikenteen lisäämisellä, mutta teette sen vain vuosi kerrallaan, ja tänään Lännen Median lehdissä kerrotaan, että haluatte purkaa tämän VR:n sopimuksen henkilöliikenteestä heti kun mahdollista tai ainakin aikaisemmin kuin tähän mennessä on sanottu. Kuinka pitkään maakunnissa (Puhemies koputtaa) pitää investointeja odottaa, kuinka pitkään siellä voidaan epävarmuuden tilassa mennä vuosi kerrallaan? Milloin maakunnat voivat ryhtyä investoimaan, arvoisa ministeri?

14.24 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Hyväkuntoinen, turvallinen ja toimiva, kattava liikenneverkko on yhteiskunnan toiminnan ja kasvun edellytys, ja on erittäin hyvä asia, että tämä hallitus on ottanut tosissaan tämän ajatuksen. Samalla toteutetaan myös kaikkien puolueiden yhteistä tahtoa, sillä viime kaudella tuo parlamentaarinen korjausvelkaryhmä raportissaan kiinnitti kolmeen tärkeään asiaan huomiota: Se oli korjausvelkarahoitus, joka nyt toteutuu. Toinen oli "investointeihin uusia rahoitusmalleja", niitä ollaan nyt kehittämässä tuon liikenneverkkohankkeen myötä. Kolmas tärkeä asia oli se, että liikennesuunnittelussa pitää päästä pitkäjänteiseen, yli vaalikausien ulottuvaan suunnitteluun, ja siihenkin on suunnitelmia olemassa. Olisi tärkeää, että yhteiskunnan toiminnan kannalta tärkeää liikenneverkkoa kehitetään parlamentaarisella yksituumaisuudella, sillä toimeksiannolla, joka viime kaudella tähän annettiin.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

14.26 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriössä päällä sellainen draivi, että ei ole koko historiassa varmasti ollut. Kiitoksia ministerille ja voimia.

Täytyy sanoa näin, että moni asia on nyt niin kuin, jos verrataan, yöllä ja päivällä. Edellisellä kaudella oli yö, nyt on päivä.

Esimerkiksi tämä korjausvelan kurominen miljardilla umpeen, onhan se kova sana, kun tiedossa vielä on, että tavoitteena on, kuten valtiovarainvaliokunta linjasi, että sitä pitää jatkaa.

Näistä kehittämishankkeista: Nyt tällä kertaa näitä kehittämishankkeita on koko Suomeen. Tuetaan maakuntien elinvoimaa ja kehittymistä, ei vain yhdellä alueella Suomessa vaan koko Suomen alueella, ja mikä tärkeää, panostetaan myös yksityistiepuolelle.

Täällä on puhuttu paljon biotaloudesta, ja se tarkoittaa sitä, että väyläverkon pitää myös yksityistiellä olla kunnossa.

Oppositiolle sanoisin sen verran, että odottakaa esityksiä, perehtykää niihin, älkääkään kaikkia ampuko heti ensin alas ja sitten vasta mietitte, olikohan tämä hyvä tai huono. Tällainen ystävällinen ohjeistus.

14.27 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Todellakin liikennejaostossa hyristiin tyytyväisyyttä tämän budjettiesityksen osalta. Liikenne ja viestintä on tavattoman tärkeä osa tätä yhteiskunnan uudistamista, ja siinä on nyt vauhti päällä. Kiitokset ministerille ja hallitukselle. Nyt tapahtuu, pysähtyneisyyden aika on ohi.

Erityisen merkittävää on se, että perusväylänpitoon löytyy rahoitusta, ja vielä tärkeämpää, että korjausvelkaa voidaan lopultakin lyhentää. Se on kasvanut jopa vuosikymmeniä, ja nyt ensi kerran historiallisesti siihen tartutaan ja sitä lyhennetään. Tällä on tavattoman tärkeä merkitys.

Työllisyys, kasvu, turvallisuus, liikenteen sujuvuus ovat niitä arvoja, joita meidän pitää edistää, ja tällä budjetilla se toteutuu.

Ongelmiakin jää: esimerkiksi Keski-Suomessa Vaajakosken kohta, Jyväskylän pohjoispuolella oleva moottoritieosuus (Puhemies koputtaa) ja Jämsä—Orivesi-rataosuus ovat ongelmia.

14.28 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On totta, että tämä hallitus on lisäämässä nyt korjausvelkatyöryhmän esityksen mukaan rahoja, ja se on hyvä asia. Mutta sitten pitää tietenkin muistaa toinen puoli. Nyt ei enää sitten kehittämisrahoja juurikaan tälle vaalikaudelle riitä. Ainoat, mitkä rahat tulevat, ovat Raide-Jokeri pääkaupunkiseudulle ja Tampereen kaupunkiratikka. Siis muu Suomi jää ilman kehittämisrahoja tämän hallituksen aikana. Kun katsotaan Suomea tällä hetkellä, tärkein on teollisuuden toimintaedellytysten parantaminen koko Suomessa. Jos meidän kolme maakuntaamme, Pohjanmaa, Etelä-Pohjanmaa ja Keski-Pohjanmaa, ovat tällä hetkellä Suomen nopeimmin kehittyvä alue, viisi tärkeää hanketta olisi ollut, mutta mitään tietoa näitten hankkeitten eteenpäinviemiseksi ei tällä hallituskaudella tule olemaan.

14.29 Peter Östman kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Rantakangas peräänkuulutti oppositiopuolueilta rakentavaa otetta, ja kyllä täältä tulee, jos me vain saamme puheenvuoroja, mutta kun te isot puolueet saatte niin paljon puheenvuoroja verrattuna meihin, niin näitä kehuja tulee sitten harvoin. (Hälinää — Puhemies koputtaa)

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Toinen varapuhemies Arto Satonen: No niin, puheenvuoro on edustaja Östmanilla.

Saanko vähän lisääaikaa?

För att regionernas livs- och konkurrenskraft ska utvecklas i rätt riktning är en av de stora och centrala frågorna att de rätta satsningarna görs i rätt tid. Och som ni alla hört här i salen under den gångna veckan så är exporten väldigt viktig för landskapet Österbotten. Minister Berner har besökt Jakobstadsregionen, och som ministern vet så finns där flera stora industrier som är beredda att göra också stora investeringar och satsningar, och för dessa industrier är tåg- och flygtrafiken väldigt viktig.

Viime hallituskaudella käynnistettiin muutama infrahanke, muun muassa kantatie 68, sen ensimmäinen vaihe, ja olen ymmärtänyt, että kakkosvaihe on suunnitteilla ja käynnissä. Haluaisin vahvistuksen tästä nyt ministeri Berneriltä, että miten se hanke etenee.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän vielä tässä vaiheessa vastauspuheenvuorot edustajille Eestilä ja Kalli, sen jälkeen ministerin vastaus ja sen jälkeen toinen debattikierros.

14.30 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus itse asiasa toimii aika oppikirjamaisesti. Se parantaa kilpailukykyä ja tekee suuria julkisia investointeja tällä kertaa tiestöön. Ja minun mielestäni kiitos kuuluu aina sinne, minnekä se oikeastikin kuuluu, eli kyllä tätä viime vaalikaudella toiminutta korjausvelkayöryhmää kyllä täytyy kiittää. Sehän oli parlamentaarinen, eli kaikki puolueet saivat yksimielisen paperin aikaiseksi. Täytyy kiittää myös silloisia ministereitä, he suhtautuivat myönteisesti tähän paperiin, ja nyt se näkyy sitten näinä isoina investointeina ympäri Suomea. Viime keväänä pantiin 600 miljoonaa liikenneturvallisuutta ja erityisesti liikenteen sujuvuutta edistäviin hankkeisiin ja nyt pantiin sitten vähän lisää. Kyllä tämä hallitus oikeasti, niin kuin edustaja Rantakangas sanoi, saa tämmöisen historiallisen mitalin, että se on kääntänyt parikymmentä vuotta jatkuneen omaisuuden laiminlyönnin selvästi uuteen uskoon, mutta se edellyttää, että (Puhemies koputtaa) myös jatkossa investoidaan samalla tavalla.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Edustaja, valtiovarainvaliokunnan puheenjohtaja, Kalli.

14.31 Timo Kalli kesk (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Edellisen keskustelun aikana me kävimme keskustelua siitä, mitenkä saataisiin syntymään enemmän investointeja, yrittäjyyttä ja suomalaista työtä. Ainakaan ei voi liikenneministeri Berneriä syyttää siitä, etteikö hän olisi yrittänyt luoda edellytyksiä omalta osaltaan niin, että ennustettavuus, verkon kunto ja toimivuus koko Suomen alueella tulevaisuudessa olisi nykyistä parempi. Sen tähden minäkin yhdyn niihin kiitoksiin, joita täällä on esitetty, ja toivotaan, että liikennesektorin parannukset osaltaan vaikuttavat siihen, että se myötätuuli, joka nyt on näköpiirissä, voisi vahvistua ja varmistua osaltaan. Tietenkin pieni pettymys on se, että tämä korjausvelan jaksotusohjelma painottuu hiukan jälkijättöiseksi, mutta kun se vain pitää, niin sekin on hyvä asia. — Kiitoksia.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Nyt ministeri Berner, ja tuli niin paljon kysymyksiä, että otetaan 5 minuuttia.

14.32 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Kiitoksia kysymyksistä ja palautteista.

Aloitan tästä tietoturvakysymyksestä, koska se oli ainoa kysymys, joka liittyi viestintään. On selvää, että tietoturva on kysymys, joka tulee entistä laajemmin koskettamaan meidän tulevaisuuttamme, meidän toimintavarmuuttamme, huoltovarmuuttamme ja myöskin yritysten näkökulmasta kilpailukykyä. Tästä näkökulmasta on tärkeää, että me pystymme tulevaisuudessa Havaro-toimintaan osoittamaan lisärahoitusta ja myöskin huolehtimaan siitä, että Suomessa syntyy osaamista, koulutusta ja myöskin vapaaehtoista toimintaa yritysten ja Viestintäviraston välille, jotta me pystymme aidosti luomaan Suomesta maailman tietoturvalisimman ympäristön. Hallituksen tietoturvalisiuuteen liittyvä periaatepäätös on tehty, ja nyt meidän täytyy katsoa, että ensi vuonna pystymme sitä myöskin toimeenpanemaan.

Korjausvelkaan ja perusväylänpitoon sekä kehittämishankkeisiin tarvitaan ilman muuta lisää näkyvyyttä tulevaisuuteen. Meillä on ollut historiallisen alhaiset varat tällä hallituskaudella käytettävissä niin perusväylänpitoon kuin myöskin kehittämishankkeisiin. Se on edellyttänyt meiltä myöskin hyvin paljon pohdintaa ja harkintaa siitä, miten infran rahoitusta voidaan turvata pitkäjänteisesti, lisätä ennustettavuutta ja myöskin huolehtia siitä, että aidosti pystymme tulevaisuudessa turvaamaan liikkumisen muodot sekä investoinnit Suomeen. Tätä varten tehdään laaja liikenneverkkoselvitys ja siihen liittyvä rahoituselvytys sekä visio siitä, minkälaisia infrainvestointeja Suomi tarvitsee tulevaisuudessa. Liikenneverkkoselvitys on valmistumaisillaan tämän vuoden loppupuolella, ja se käsitellään ensi kevään aikana. Esko Ahon, Lauri Lylyn ja Inka Meron tekemä visio, Suomi 2050, siitä, millaisen infraympäristön Suomi tarvitsee, valmistuu maaliskuun loppuun mennessä. Sen yhteydessä on tärkeää myöskin käydä parlamentaarinen keskustelu siitä, millä tavalla pitkäjänteistä ennustettavuutta infrainvestointeihin voidaan Suomeen luoda.

Joukkoliikennepalvelut ovat meillä aivan keskiössä. Liikennekaari on etenkin hanke, jolla pyritään lisäämään palveluita hyödyntämällä digitalisaatiota mutta myöskin mahdollistamalla henkilöliikenteen, tavarakuljetusten ja postin yhteiskuljetuksia sekä luomalla paremmat edellytykset yrittäjyydelle. On tavoite huolehtia siitä, että koko maassa, etenkin haja-asutusalueella, paranevat joukkoliikennepalvelut kaikille osapuolille ja että ne ovat myöskin kannattavia tuottaa. Liikennekaari astuu voimaan 1.7.2018, jos eduskunta näin hyväksyy. Se mahdollistaa myöskin sen, että toivottavasti ostoliikenteeseen tarkoitettut varat pystytään aidosti hyödyntämään sinne, missä ne tuottavat myöskin eniten hyötyä.

Junaliikenteen osalta hallitus on antanut välikysymysvastauksessaan lokakuussa 2015 vastauksen siitä, että junaliikenne tullaan avaamaan kilpailulle. Tämä ei tarkoita sitä, että tarjonta vähenee, vaan tämä tarkoittaa sitä, että tarjontaa tullaan lisäämään. Se mahdollistaa myöskin sen, että voidaan lisätä alueellista liikennettä. Tämä on myöskin erittäin tärkeää, kun katsotaan maakuntauudistusta kokonaisuudessaan, jossa maakunnat tulevaisuudessa ovat myös liikenteen järjestäjiä. Silloin on mahdollista synnyttää enemmän lähijunaliikennepalveluita sekä mahdollistaa myöskin kilpailutuksen kautta se, että ostoliikenteeseen käytettävät varat ovat aidosti tehokkaassa käytössä ja että me saamme parasta mahdollista vastinetta. Kilpailun avaaminen ei edellytä lainsäädäntöä. Kysymys on VR:n ja liikenne- ja viestintäministeriön välisestä sopimuskysymyksestä, ja näin ollen tässä kohtaa

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

emme tarvitse lainsäädäntömuutoksia. Sen sijaan olemme tehneet laajaa selvitystä junaliikenteen kilpailutuksen edellytyksistä, ja kaikki toisistaan riippumattomat selvitykset tuottavat saman tuloksen: junaliikennettä kilpailuttamalla saadaan lisää tehokkuutta meidän raiteille, saadaan myöskin enemmän tarjontaa ja palveluita.

Tämä kokonaisuus on äärimmäisen tärkeä myöskin, kun katsotaan meidän energia- ja ilmastostrategiaa, jossa meidän tavoitetilä on kuitenkin liikenteen kautta huolehtia siitä, että vähennämme päästöjä liikenteessä merkittävästi, mistä kuitenkin yksi neljäsosa halutaan saavuttaa joukkoliikennepalveluita parantamalla, liikennekaarta hyödyntämällä, kilpailua lisäämällä. Näin pystymme parempiin palveluihin ja myöskin huolehtimaan siitä, että liikenne pystyy erittäin vaativaan tavoitteeseen liikenteen päästöjen vähentämiseksi. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Jatkamme debattia, puheenvuoroja voi varata V-painiketta painaen.

14.38 Krista Kiuru sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän ministeriä siitä, että olitte rehellinen todetessanne, että tällä hallituskaudella on historiallisen alhaiset varat käytössä sekä perusliikenteen pitoon... (Eduskunnasta: Höpö höpö!) — No, juuri äsken ministeri näin totesi, katsotaan myöhemmin pöytäkirjasta. — Toisaalta myös on hyvä todeta, että erityisesti kehittämishankkeet ovat todella vähäiset. Samaan aikaan juuri tulleiden tietojen mukaan orastavasta kasvusta kahdella isolla hankkeella, Kehäradan ja Länsimetron osalta, on saatu ihmeitä aikaan: puolet suomalaisesta talouskasvusta, jonka varaan nyt hallituskin rakentaa. Siltä osin uskon, että tarvitaan lisää kehittämishankerahoitusta, jotta me voimme aidosti luoda kasvua. Ja minusta on vinha perä siinä, mitä ministeri äsken totesi, että nyt olemme historiallisen alhaisessa tilanteessa liikennemäärärahojen osalta.

Lisäksi minä pelkään tätä markkinaehtoista ajattelua. Minä, ministeri, teitä hiukan varoittaisin siitä, että viime hallituskaudella sekä vasemmiston että kokoomuksenkin (Puhemies koputtaa) ministerit uskoivat, että markkinat eivät (Puhemies koputtaa) kyllä koko Suomea pelasta liikenteen osalta ja niiden varaan ei pitäisi liikaa vanhoa.

14.39 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todellakin liikenteen kentältä on tullut kiitoksia tästä korjausvelan hoitamisesta. Se on todella historiallinen raha. Mutta kehittämishankkeisiin tarvitaan rahaa, ja yksi niistä on Helsinki—Atlantti-tie eli se, että Suomen teollisuus haluaisi viedä tavaran Kolmostietä Merenkurkkuun, siitä yli uusilla laivoilla, mitkä tulevat sinne, ja sitten aina tonnimäärältään suurille aluksille Norjaan. Myös Norjasta ja Ruotsista on halua Suomen kautta kuljettaa tavaraa Venäjälle sitten, kun pakotteet aikanaan loppuvat.

Kysyisinkin ministeriltä: nyt, kun liikenneverkko-yhtiöitä aletaan kehittämään ja avaamaan, voitaisiinko ajatella, että Kolmostie olisi todella Live Oy:n pilottihanke? Se palvellee 3—5:tä maakuntaa, ja se olisi nimenomaan tärkeä koko Suomelle, että me saisimme tämän viennin tätä kautta menemään. Ennen kaikkea näkisimme suurena edistysaskeleena tämän, että myös tuo Hämeenkyrön ohitustie saisi nyt rahansa, ettei tarvitse suurten rekkojen kulkea keskellä kylää liikenneympyröissä.

14.40 Kari Uotila vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä täytyy antaa kiitosta siitä, että perusväylänpitoon ja korjausvelan pienentämiseen on ryhdytty päättävä-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

sesti, mutta samaan hengenvetoon pitää todeta, että kehittämishankkeet ovat jäämässä jälkeen aikaisemmasta vauhdista, ja se voi olla riski myöskin TEN-tukien saamiseen. Me tarvitsemme mittavia kehittämishankepäätöksiä, jotta voimme myöskin maksimoida Euroopan unionista tulevat mahdolliset tuet.

Täytyy antaa kiitosta myös näille raideliikennehankkeille, niin Raide-Jokerille kuin Tampereenkin raitiotielle ja aiemmalle metron jatkamiselle. Ja kuten täällä edustaja Krista Kiuru totesi, niin liikennehankkeiden yhteiskunnallisia vaikutuksia täytyy tosiaan arvoistaa vähän laajemmin. Ne mahdollistavat talouskasvua, ne mahdollistavat yhdyskuntarakenteiden kehittymistä, asuntorakentamista ja niin edelleen. Elikkä on ihan oikein rakentaa sinne, missä on kasvua ja pöhinää, eikä sinne, missä uudella hankkeella toivotaan syntyvän (Puhemies koputtaa) liikennettä.

14.41 Simon Elo ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaari astuu voimaan heinäkuussa 2018, ja ministeri mainitsikin tässä ensimmäisen vaiheen. Taksialan sääntelyn osalta huomionarvoista on se, että taksitoimialalla säilyy luvanvaraisuus, taksiryttäjän kotipaikan on oltava Suomi, yrityksellä on oltava suomalainen Y-tunnus, autojen täytyy olla rekisteröityjä Suomeen ja kuskien on osattava riittävästi suomea. Kuskien on osattava myös palvella erityisryhmiä, kuten vammaisia ja eläkeläisiä — hyvä niin. Ja aikaa uudistukseen sopeutumiselle ryttäjillä on kyllä nähdäkseni riittävästi.

Arvoisalta ministeriltä kysyisin: Näistä kaikista hyvistä toimenpiteistä huolimatta taksialan ryttäjiltä paljon tulee edelleen huolta siitä, tuleeko Suomenlahden eteläpuolelta porukka tekemään tätä tärkeää työtä heidän puolestaan, jota he luotettavasti ovat tehneet. Miten vastaatte tähän taksiryttäjien esittämään huoleen?

14.42 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On tärkeää, että kiinnitetään huomiota tässä esityksessä nimenomaan korjausvelka-asiaan, koska verisuonet valtiolle on tiestö- ja väyläverkosto kaiken kaikkiaan. Miljardiluokan panostukset siihen on hyvä avaus, ja toivon, että tälle asialle löytyy jatkoa tulevinakin vuosina.

Muun muassa edustaja Harry Wallin kiinnitti huomiota, että Oulun seudulle ei tule merkittäviä uusinvestointeja. Kyllä täällä kuluvan kauden uushankkeissa on muun muassa Nelostien iso ratkaisu, eli pohjoiseenkin tehdään isoja hankkeita. Se vaikuttaa myös Seinäjoen seudulle, ja junat liikkuvat siellä. Eli kyllä tämä hallituksen esitys on hyvin sellainen koko maata kattava, siitä lämmin kiitos.

Korjausvelka kaiken kaikkiaan ja yksityistierahat ja nämä ovat asiat, mitkä tullaan tulevana vuonna ratkaisemaan Infra Oy:n selvityksen aikana. Toivonkin, että siinä keskustelun yhteydessä turvataan entistä paremmin suomalainen tieverkosto.

14.43 Thomas Blomqvist r (vastauspuheenvuoro): Värderade herr talman! För det första tackar jag ministern för att ministeriet och ministern fördomsfritt försöker utnyttja digitaliseringens möjligheter, och på det sättet skapa en grund för tillväxt i vårt land. Jag har ändå två frågor.

Arvoisa puhemies! Olen huolissani valokuitu- ja kaapeliverkon kattavuudesta. Valtioneuvoston 08 asettamaa periaatepäätöstä valokuitu- ja kaapeliverkon kattavuudesta ei ole saavutettu, ja verkkojen rakentamisen vauhdittamiseen tulisi etsiä keinoja. Mitä keinoja ministerillä on mielessä?

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Ja toisena asiana: Hanko—Hyvinkää-radan sähköistäminen olisi hyvä kehittämishanke. Se olisi kannattavaa, ja se olisi myös ajatellen Hangon satamaa ja vientiä hyvä hanke. Mitä tälle hankkeelle kuuluu?

14.44 Eero Suutari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Blomqvist kysyi samasta asiasta elikkä tästä laajakaistarakentamisen tuesta. Vuodelta 2009 oli tämä laki, ja nyt, kun siellä on investointeja tehty, on käynyt niin, että nyt kun ollaan uudistusta sille laille sorvaamassa, niin sillä tuetaan enemmän sitten sitä investointia kuin mitä aikaisemmin, mutta siellä on paljon tehty sellaista työtä, jossa on kymmenillä miljoonilla investoitu ja otettu sitä vastaan velkaa, ja nyt sitten olisi ollut mukavampi olla investoimatta ja odottaa tätä parempaa lahjaa valtiolta. Olisin kysynyt ministeriltä: onko tässä mitään tehtävissä, vai maksetaanko velkaa?

14.45 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime aikojenkin valossa voimme todeta, että on hyvin tärkeää, että suomalainen media on riippumaton ja että suomalaiset voivat luottaa median riippumattomuuteen. Viittaan tässä nyt tietenkin tähän Yleisradioon ja siihen, kuinka tärkeää on varmistaa pitkäjänteinen rahoitus Yleisradiolle ja siten vielä, että se ei toden totta ole mikään hallituksen radio vaan muistamme aina sen periaatteen, että se on eduskunnan ja kansalaisten radio. Nämä asiat ovat hyvin hyvin tärkeitä, ja tänä päivänä niitä ei voi liikaa alleviivata.

Siksi, puhemies, minun kysymykseni nyt liittyy tähän, kun puhumme valtion talousarviosta, että on hyvä ja tärkeää, että on sitouduttu ikään kuin siihen, että keväällä viimeistään tulee tämä kehykseen, mutta tämä ei riitä, puhemies ja arvoisa ministeri, tämä ei riitä. Me keskustelemme tässä ja nyt valtion talousarviosta, ja tämä Ylen rahoituksen siirto kehyksen ulkopuolelle (Puhemies koputtaa) Satosen työryhmän mukaisesti pitäisi tehdä tässä ja nyt. Mitä vastaatte tähän: miksi tätä ei tehty tässä ja nyt?

14.46 Sirkka-Liisa Anttila kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On totta, että Yleisradio on eduskunnan alainen radio ja parlamentaarinen työryhmä valmisti niitä tiettyjä esityksiä, joita nyt täytäntöön pistetään Yleisradiossa. Tiedän, että ministeri on tarkkaan selvittänyt sen, milloin tämä kehyksen ulkopuolelle siirto voidaan tehdä. Siitä on nyt turha enää täällä jankata. Kannattaisi uskoa tosiasiat silloin, kun ne kerran rehellisesti kerrotaan.

Haluaisin lämpimästi kiittää ministeriä sektorista, jota hän on hoitanut erittäin tarmokkaasti, määrätietoisesti ja hyvin vahvasti tulevaisuuteen katsoen. Tämän tyypistä lähestymistapaa me tarvitsemme, jotta me pärjäämme myöskin tulevaisuudessa. Nämä merkittävät hankkeet, jotka nyt työllistävät ympäri Suomea, ovat olleet yksi syy siihen, että Suomi on tänä päivänä nousussa ja ihmisillä on palaamassa usko tulevaisuuteen.

14.47 Jaana Pelkonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä on jo aikaisemmissa puheenvuoroissa hieman sivuttu kyber- ja tietoturvallisuusasioita, ja tällä teemalla jatkaisin, nimittäin kyber- ja tietoturvallisuuteen liittyvillä toiminnoilla on keskeinen merkitys yhteiskunnan kriittisten toimintojen kannalta. Julkisen hallinnon lisäksi erityisesti suomalaisten yritysten kyber- ja tietoturvallisuuden tason pitää olla hyvä.

Konsulttiyritys EY julkaisi kyselyn koskien yritysten tietoturvaa ja verkkohyökkäyksiltä suojautumista. Kyselyyn vastasi yhteensä 1 735 yritystä ympäri maailmaa. Näistä vas-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

taajista 86 prosenttia oli sitä mieltä, että heidän yrityksessään kyberturvallisuuden hallinta ei vastaa täysin liiketoiminnan tarpeita, ja 57 prosenttia puolestaan kertoi, että yrityksessä oli viime aikoina koettu merkittävä tietoturvallisuuteen liittyvä häiriö tai hyökkäys. Kysyisin ministeriltä: miten ministeriön taholta voitaisiin tukea suomalaisten yritysten varautumista kyberuhkiin?

14.48 Johanna Ojala-Niemelä sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lappia piinaavat postinjakelun viivästykset ovat saaneet monen ihmisen mitan läikkymään yli. Useita päiviä myöhässä olevat kutsut lääkäriin, vanhoina painoksina saapuneet lehdet ja tilaisuuksien peruuntumiset myöhässä tulleen kutsun vuoksi ovat aiheuttaneet mielipahan lisäksi myös kustannuksia. Sain myös vastikään kuulla nuoresta naisesta, jolle oli tullut kutsu postitse työhaastatteluun, ja kun hän ei ollut tätä kirjettä saanut, niin karenssi paukahti päälle. Onneksi sitten kovan työn kautta hän sai oikaistua tämän asian, mutta nämä ovat tosi vaikeita asioita ihmisten arjessa.

Lappi on toiminut ennakonäyttämönä tälle Postin uudistukselle, kun postia on jaettu miten sattuu, vaikka laki edellyttää viisipäiväistä jakelua. Tämä Postin omapäinen toiminta on antanut lappilaisille esimakua siitä, mitä kolmipäiväiseen jakeluun siirtyminen tarkoittaisi käytännössä. Ministeri Kiuru ei antanut viime kaudella Postin livetä tästä viisipäiväisestä jakelusta, ja toivon tässä myös tätä samaa linjaa.

14.49 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on viimeisen vuoden aikana ollut postinjakelun kanssa todella paljon vaikeuksia. Tällä hetkellä on nyt sitten myös jouluruuhka. Postista on sanottu, että se yritetään selvittää mahdollisimman hyvin. Me elämme todella vaikeaa ja hankalaa aikaa, kun jaettavan postin määrä, yleispalveluvelvoitteellisen postin määrä, on vähentynyt todella paljon ja vähenee koko ajan, menemme koko ajan enemmän ja enemmän sähköiseen toimintaan. Kuka meistä on viimeksi lähettänyt muun kuin joulukortin Postin kautta?

Nyt kun Postin kannattavuus heikkenee, me olemme joutuneet miettimään, mitä uusia toimintamalleja Postissa tulisi tehdä. Kaikille on postin tultava jatkossakin, ja tosiaankin meille sinne Lappiin syrjäseuduillekin postin on jatkossa toimittava. Ja nyt kun Postin lainuudistus on meneillään, niin suunnitelma on se, että meillekin se posti jaetaan jatkossakin asianmukaisesti joka ikinen arkipäivä. Nyt kysynkin: Jos me emme nyt muutoksia alkaisi tekemään, niin miten kävisi ensi vuonna, tulisiko jouluposti ajallaan? Entä seuraavana vuonna, olisiko meillä enää mitään mahdollisuutta jakaa sitä postia asianmukaisesti?

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän vielä vastauspuheenvuorot edustajille Ihalainen ja Kaikkonen, ja sen jälkeen ministerin vastaus, ja sen jälkeen sitten seuraava debattikierron.

14.51 Lauri Ihalainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä edellisen teeman yhteydessä puhuttiin paljon meidän kasvun edellytyksistä ja paranemisesta. Tässä mielessä toivoisin, että tämä puoliväliriihi olisi paikka, missä tämän kasvun varmistamisen, hyvän kierteen varmistamisen, eteen tehtäisiin jotakin. (Hälinää) — Minä toivon, että salissa jaksettaisiin kuunnella näitä juttuja. (Puhemies koputtaa) Menkää tuonne puolelle, jos haluatte pölistä.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Puheenvuoro on edustaja Ihalaisella.

Kiitoksia. — Ajatus olisi siis se, että olisiko mahdollista — ja tämä on vähän laajempi kysymys — ottaa vähän riskejä ja etunojaa ja puoliväliriihessä tehtäisiin tällainen investointiohjelma, johon liittyisi rohkaisua yksityisen sektorin investoinneille tämän positiivisen kierteen vahvistamiseksi mutta myös sellaisia julkisia investointeja, joilla on semmoista vipuvaikutusta myös, että yksityinen investoija voisi tulla mukaan. Tällaisia tietysti ovat infra-asiat, mutta myöskin energia- ja ilmastostrategiaan liittyvä liikenteen sähköistämisen tavallaan ohjelma. Meidän täytyisi ottaa jo seuraavaa askelta liikenteen sähköistämisessä, ja kysyisin, miltä tällainen ajattelu ministerin korvissa kuulostaa.

14.52 Antti Kaikkonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suhteellisen nuoresta iästäni huolimatta olen kuitenkin jo neljättä kautta eduskunnassa, ja yksi asia, mikä kautta näitten vuosien on tullut kentällä hyvin usein vastaan, on kysymys siitä, miten on mahdollista, että kun pieni ja köyhä Suomi on aikanaan rakentanut tällaisen tieverkon, mikä meillä on, niin meillä ei ole varaa pitää sitä yllä. Miten se voi rapistua vuosi vuodelta? Tämä on tullut vastaan, ja kieltämättä tämä on ollut semmoinen kysymys, mihin en ole oikein osannut vastata, miten se todella onkin ollut näin. Kai siinä on ollut kysymys siitä, että ei ole ollut riittävää poliittista tahtoa kiinnittää tähän huomiota ja osoittaa siihen resursseja. Mutta nyt on. Hallitus tekee miljardiluokan panostuksen korjausvelan taittamiseen. Voi sanoa, että se on jo historiallinen ratkaisu, koska vuosikausiin, aikoihin, tälle ei ole tehty mitään. Nyt hallitus on antanut ministeri Bernerille työkalut vaikuttaa tähän asiaan, ja hän niitä myöskin käyttää. Kiitän tästä linjauksesta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

14.53 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Yritän kattaa laajasti kaikkia eri osa-alueita, joita tässä keskustelussa on käyty läpi.

Yle tullaan siirtämään kehysten ulkopuolelle, ja saamieni moninkertaisten kysymysten jälkeen totean yhä aina saman vastauksen, että se on mahdollista siirtää vain kehysneuvottelun yhteydessä. Olen sitä esittänyt hallitukselle monta kertaa, että noudatamme tässä Ylen parlamentaarisen ryhmän tahtoa, ja tulen huolehtimaan, että sitä tullaan noudattamaan.

Saariston liikenteen osalta palaute on moninaista. Ymmärretään sitä, että tarvitaan lisää joustavuutta ja erilaisia palveluita. Ymmärretään myöskin se, että tarvitaan lisäpalveluita matkailijoille kesän aikana. Samanaikaisesti on huoli siitä, miten palvelut pystytään säilyttämään kesäkauden ulkopuolella. Uskon, että käytyämme läpi palautetta löydämme tähän kyllä hyvin ratkaisun, joka tyydyttää sekä matkailun edistämiseen liittyviä tarpeita että sitten toisaalta vakiasiakkaiden tarvetta, joka heillä on ympäri vuoden.

Laajakaista-asia on meille erittäin tärkeä. Me haluamme pitää huolta siitä, että Suomi digitalisoituu ja että meidän elinkeinoelämä pystyy aidosti kasvamaan digitalisaation mahdollistamassa ympäristössä. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että meillä pitää olla hyvät valmiudet 5G:tä kehittäessämme ja meidän pitää myöskin huolehtia siitä, että meidän kiinteät laajakaistat ovat aidosti riittävästi katettuna koko maassa. Tätä varten olemme neuvottelleet yksityisen sektorin toimijoiden kanssa yhteisestä investointiohjelmasta, tai pikemminkin niin, että yksityinen sektori investoi ja hallitus luo mahdollisuuden eli keventää norme-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

ja ja mahdollistaa nopeamman rakentamisen edellytykset. Tästä on syntynyt miljardin euron niin sanottu kumppanuussopimus, johonka tullaan investoimaan seuraavan kahdeksan vuoden aikana, ja investoinnit ovat nyt käynnistyneet.

Tässä yhteydessä hallitus myös käy läpi laajakaistahankkeen sääntelyä, ja olemme tehneet lakiesityksen, jonka tavoitteena on lieventää tuetun laajakaistarakentamisen tukiehtoja ja siten parantaa nopean laajakaistan saatavuutta etenkin pien- ja haja-asutusalueilla. Tämä ohjelma pyrkii nyt siihen, että kevennetään sitä, mitä aiemmin on tehty, ja samalla mahdollistetaan paremmin uudet investoinnit.

Kyberuhkiin valmistautuminen on lähtökohta, joka on elinkeinoelämää erittäin paljon keskusteluttanut viime aikoina. Tässä on hallituksen periaatepäätös tietoturvasta olemassa. Samalla pyritään myöskin käymään jatkuvaa vuorovaikutusta elinkeinoelämän kanssa siitä, miten valmiuksia yrityksissä voitaisiin edistää. Tämä vaatii sekä osaamisen kasvattamista että myöskin sitä, että Viestintäviraston palveluita pystytään parantamaan ja lähtemään entistä tarkemmin palvelemaan yksittäisiä yrityksiä eikä pelkästään sitten niitä, jotka ovat huoltovarmuuden kannalta keskeisiä. Tässä pyrimme panostamaan entistä parempiin ja teemme parhaillaan virastonselvitystä, jolla pyritään katsomaan, miten tähän muutokseen, joka on menossa, pystytään paremmin vaikuttamaan.

Postilailla ja postilakiuudistuksella pyritään aidosti siihen, että meillä säilyy viisipäiväinen jakelu koko maassa. Me haluamme kuitenkin mahdollistaa Postille sopeutumisen paremmin siihen, että kun postimerkillä varustetut kirjeet, jotka ovat yleispalveluvelvoitteen piirissä, vähentyvät koko ajan, niin Postilta kevennettäisiin sääntelyä tämän osalta. Sen takia olemme lähteneet siitä liikkeelle, että kun kaupunkiseuduilla on olemassa 5—7-päiväinen jakelu tällä hetkellä markkinaehtoisesti toimittaessa mutta haja-asutusalueilla sitä ei ole, niin se tarkoittaa sitä, että me voimme sallia Postille paremman sopeutumisen muuttuneeseen tilanteeseen mutta edellyttämme, että Posti kilpailuttaa haja-asutusalueilla palvelun, jotta sekä kaupungeissa että haja-asutusalueilla aidosti on taattavissa viisipäiväinen jakelu kaiken aikaa.

Olen itse sitä mieltä, että me tarvitsemme entistä enemmän investointeja. Edustaja Ihalaisen ajatus siitä, että pystyisimme löytämään yhteisiä ratkaisuja yksityisen ja julkisen sektorin välille investoimaan, on osa tätä liikenneverkkoselvitystä, jota parhaillaan tehdään. Tavoite on, että pystymme siitä tekemään päätöksiä sitten kehysriihen aikana tai puolivälivaiheen yhteydessä.

Liikenteen sähköistäminen on yksi keskeinen tavoite, ja siitä tehdään jo alkuvuodesta esitys, millä tavalla pystymme pääsemään hallituksen esittämään tavoitteeseen sähköisen liikenteen edistämiseksi osana energia- ja ilmastostrategiaa. Mitä voisimme tehdä paremmin, ja miksi olemme sellaisessa tilanteessa, että usein tuntuu, että meidän infra ei saa (Puhemies koputtaa) sitä tarvitsemaansa tahtoa? Kysymys on pitkälti siitä, että infraa on käsitelty kulueränä, kun me haluamme tulevaisuudessa nähdä, että se on omaisuuserä, jota käsitellään kuin omaisuuserää.

14.58 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomessa on tällä hallituskaudella tehty erittäin merkittävä suunnanmuutos teiden ja ratojen kuntoon laittamiseksi. Iso linjamuutos on se, että nyt panostetaan perusväylänpitoon aiempaa enemmän ja pysäytetään jatkuvasti, vuosia kasvanut väylästömme korjausvelka, joka on noin 2,5 miljardia. Se on hyvä asia, että nyt panostetaan nimenomaan perusväylänpitoon.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Noin 300 liikenneväylähanketta tuovat työtä ja toimeentuloa koko Suomeen ja parantavat myöskin ihmisten liikenneturvallisuutta. Sitä kaivataan. Huomionarvoista on myös se, että yksityisteiden peruskorjauksiin tulee 10 miljoonan vuotuinen lisämääräraha. Uusia, isoja liikenneväylähankkeita aloitetaan myös ensi vuonna, muun muassa valtatie 4 Oulu—Kemi, valtatie 5 Mikkeli—Juva, valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie, kaksoisraide Luumäki—Imatra, ja, arvoisa edustaja Harry Wallin, nämä ovat muualla kuin Kehä kolmosen läheisyydessä olevat. Nämä ovat ympäri Suomea.

15.00 Joonas Räsänen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on näiden tieliikennehankkeiden ja infrahankkeiden osalta käyty hyvää keskustelua siitä, millä tavalla ne ovat juuri niitä kasvun moottoreita ja kasvun synnyttäjiä. Siinä mielessä on kyllä paikallaan antaa hallitukselle ja ministerille kiitosta siitä, että ensi vuonna myös suunnittelumäärärahaa tulee uuden nopean junayhteyden suunnitteluun Helsinki—Turku-välille, ja jos katsotaan sitä hanketta laajemminkin, niin kysymyksen on nimenomaan Tukholma—Pietari-kasvukäytävänkin hyödyntämisestä. Siihen hankkeeseen on mahdollista saada myös EU-rahoitusta, ja se olisi keskeinen hanke niin työllisyyden kannalta kuin myös ihan työvoiman liikkuvuuden kannalta ja varmasti iso positiivinen signaali myös asuntotuotannolle. Toivottavasti tämä etenee rivakasti.

Sitten olisin myös kysynyt sitä samaa asiaa, mihin edustaja Blomqvist viittasi, että miten Hanko—Hyvinkää-radan sähköistäminen on etenemässä.

15.01 Harri Jaskari kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Olisin, arvoisa ministeri, vähän katsonut tämän vuoden ja ensi vuoden alun lisäksi myöskin laajempaan tulevaisuuteen. Yksi sellainen ilmasto- ja energiastrategian suuri kysymys on sähköautot ja liikenteen sähköistäminen, mutta myöskin päästövähennystavoitteet, jotka kohdistuvat erityisen voimakkaasti liikennesektorille. Mitä keinoja te, arvoisa ministeri, näette, että me saavuttaisimme jo lähivuosina? Viimeistään vuoteen 2030 mennessä 250 000 sähköautoa ja kenties myöskin biokaasuautoa — mitä se merkitsee infralle? Mitä se kenties merkitsee ehkä verotuksen näkökulmasta, kenties myöskin liikenneverkkoyhtiön näkökulmasta tämän tavoitteen saavuttamiseksi?

15.01 Markus Lohi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan lausua lämpimät kiitokset ministeri Bernerille siitä, että tämä korjausvelkapaketti, joka on nyt päätetty, kyllä jakaantuu poikkeuksellisen tasaisesti ympäri maata. Ymmärrän, että varmaan joissakin maakunnissa koetaan, että olisi ollut tarve suuremmallekin rahoitukselle, mutta minulla on se käsitys, että tässä taustalla on objektiiviset kriteerit, joilla näitä on arvioitu. Etenkin lappilaisena pitää olla erityisen tyytyväinen, että toistakymmentä prosenttia tästä paketin arvosta tuli meille sinne, mutta meillä onkin tarpeita ollut, ja patoutuneita tarpeita, niin kuin varmasti ympäri Suomea.

Haluaisin palata siihen kysymykseen, joka täällä on ollut jo aikaisemmin esillä, joka liittyy koilliskaapeliin eli datakaapeliin Euroopasta Suomen kautta Aasiaan. Haluaisin kysyä ministeriltä: miltä tämä hanke näyttää ja mitkä ovat kenties seuraavat askelmerkit tässä erittäin tärkeässä, voi sanoa, Suomelle strategisessa hankkeessa?

15.02 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On aivan erinomaista, että tähän perusväylänpidon jälkeensijainaisuuteen on nyt ministeri Berner

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

tarttunut erittäin jämäkästi ja hallitusohjelman mukaisesti on saatu merkittäviä määrärahalisäyksiä teiden ja radanpidon parempaan tilaan saattamisessa.

Tässä keskustelussa olen ihmetellyt muutamien demarien puheenvuoroja, kun tuntuu, ettei niitä rahoja ole sitten tullutkaan. Esimerkiksi edustaja Krista Kiurun puheenvuorossa tuntui, että perusväylänpitoon on rahaa vähän. Ihmettelin, että mitähän budjettikirjaa hän lukee, mutta toivottavasti hän löytää oikean kirjan hyllystään lähipäivinä.

Se, mikä tässä on tärkeää, on se, että suunta on vaihtunut. Se näkyy maakunnissa ihan aidosti, viime kesänä se näkyi jo teiden päällä: kun ajeli pitkin Suomea, niin yhä useammasa kohteessa joutui odottamaan liikenteen jonossa, kun tietä korjattiin.

Kysynkin nyt ministeri Berneriltä: kun tämä valokuituyhteys nousi teidän puheenvuorossanne esille, niin mikä on teidän näkökulmanne siihen, että kun on äärimmäisen tärkeä hanke, niin löytyykö tähän merkittävät rahavarat nyt, koska tämä (Puhemies koputtaa) on maakuntien parasta kehittämistä, kun laitetaan valokuidut kuntoon?

15.04 Maria Tolppanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Objektiivinen, riippumaton tiedonvälitys on yksi demokratian tukijaloista. Nyt vaikuttaa siltä, että sananvapaus Suomessa jos ei rapaudu niin ainakin menee hurjasti alaspäin. Hämmästys on suuri, kun katsomme asiaa, että vaikuttaa siltä, että näin käy hallituksen toimesta — toki ei koko hallituksen, vaan yhden ministerin.

Kun tehtiin Yle-laki, niin se tehtiin sitä varten, että Yleisradio voi toimia vapaasti ja objektiivisesti. Se oli se pohjatarkoitus. Nyt näyttää siltä, että on käynyt toisin. Nyt kun näköjään ei edes haluta pikaisesti siirtää Yle-rahoitusta kehysten ulkopuolelle, haluaako hallitus sitä, että tästä edespäinkin Yleisradio hyppää, kun hallitus sanoo, että "hyppää"? Milloin te päätätte sen, että Yle saa työskennellä rauhassa? Nyt se tietää jo sen, että indeksejä ei huomioida, ja se jo vaikuttaa aika paljon siihen, mitä voidaan tehdä. (Puhemies koputtaa) Mutta milloin Yle pääsee riippumattomaksi? (Eduskunnasta: Populismia!)

15.05 Ari Jalonon ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! (Hälinää — Puhemies koputtaa) Joskus menettäminen on voitto. Live Oy, siinä on merkittäviä panostuksia tulevaisuuteen ja infraan, ja se on parlamentaarisen työryhmän tavoitteiden mukaista. Tällä kaudella oppositiokin on sanonut, että "tase töihin", ja näyttää olevan siis myöntyväinen tämänsuuntaiseen selvitykseen. Onko totta, että tätä kautta voidaan saada enemmän esimerkiksi EU-rahaa näihin infran kunnostuksiin? Sitten yksi asia, mikä siinä on puhututtanut: mikä on valtionosuus sen omistamisessa?

Nämä vaihtoehtoiset polttoaineet: miten se jakeluverkosto tulee, vaatiiko se investointeja?

Sitten MaaS on joukkoliikenteen kehittämistä, siinä on tämä tieto- ja maksurajapintojen (Puhemies koputtaa) aukaisu. Onko sitä informoitu riittävästi, että toimijat tekevät sen oikein?

15.06 Pertti Hakanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Pitää kiittää myöskin ministeri Berneriä siitä, millä tavalla on yrittäjyyttä, työllisyyttä näillä ratkaisuil- la ja ympäri Suomen tasaisesti tuotu kaikkien kansalaisten näköpiiriin. Siitä tulee isoa kiitosta, että on työllistetty moniakin — todella, totta kai välillä tuntuu pieniltä hankkeilta, mutta kun mietitään kokonaismäärää, niin iso kiitos siitä.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Hieman otan yhden toisen asian esille. Mietinnössä on lisätty myöskin pääluokkaan jonkun verran liikenneturvallisuuteen ja riista-aitoihin valtatie 9:lle, ja se on äärimmäisen hieno asia — minä kiitän ministeriä myös siitä, että liikenneturvallisuus sillä alueella otetaan vakavasti. Siellä on peurakanta niin kova, valtatie 9:llä, valtatie 12:lla, joilla merkittävästi, viikoittain, ajetaan myöskin peurakolareita. Toivon, että myös jatkossa tämä liikenneturvallisuus otetaan huomioon sillä alueella ja valtatie 12:lle arvioidaan määrärahoja. On myöskin kyse siitä, että metsästäjät rupeavat uupumaan niitten kovien peurakantojen kanssa, ja (Puhemies koputtaa) toivotaan sitä kautta myöskin yhteistyötä.

15.07 Sirpa Paatero sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kasvun mootto-reita ovat infrahankkeet usein, niin kuin edellisellä kaudelta nähdyt Länsimetro tai Kehä-rata ovat hyvin osoittaneet, ja toivoisin siksi tukea edustaja Ihalaisen ajatukselle tästä in-frasuunnitelmasta seuraavien kehysneuvottelujen aikana.

VR:n ulkoistukset, tai tämä ajatus, että matkustajaliikenne on avattava markkinoille, ovat yhä edelleen hämmentäneet, kun viimeksi ymmärsin, että Euroopan rautatieviraston johtajakin on sitä mieltä, että jokainen maa voi itse asiassa päättää, onko avattava ollenka-an markkinoille vai ei. Miksi me sitten Suomessa olemme lähdössä tähän ja vielä ennena-ikaisesti kuin aikaisemmin olimme sopineet?

Kysymyksenä myöskin: Kun Suomi on saari ja elää viennistä, miksi emme voisi väylä-maksuja vetää nollille, niin tämä lisärasite, joka meidän viennillä on, saataisiin poistettua?

15.08 Katri Kulmuni kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennepolitiik-kassa on tässä vaiheessa uuden ajattelun kausi syntynyt. Olemme pystyneet pitämään huo-len siitä mittavasta korjausvelkapaketista, jota on jäänyt jo pitemmältä ajalta, mutta erittä-in isoja reformeja on saatu myös liikkeelle. Tämänkin keskustelun aikana on paljon kes-kusteltu haja-asutusalueen ja maaseudun palveluista, ja itse asiassa tilannehan on ollut se, että siellä ei juurikaan enää ole ollut mitään palveluita, ja nyt niitä koetetaan sinne uudesta-an saada uudenlaisen yrittäjyyden ansiosta.

Kiitän myös ministeriä siitä, että esimerkiksi tässä postilainsäädännössä ollaan erittäin vahvasti myös poliittisesti tuotu esille, että viisipäiväinen jakelu tulee olemaan aivan kes-kiössä myös tulevaisuudessa.

Olisin kysynyt ministeriltä vielä liittyen näihin biopohjaisiin polttoaineisiin: Suomi nos-ti omaa sekoitevelvoitettaan, mutta kuinka etenevät neuvottelut Pohjoismaiden tasolla si-inä asiassa, kun Euroopan unionikin nyt linjasi tällaisesta yleiseurooppalaisesta sekoitevel-voitteesta?

15.09 Mikaela Nylander r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Saavuin äsken, mutta ymmärsin, että ministeri Berner tässä on ainakin antanut ymmärtää, että Yle-rahoi-tus siirretään kehysten ulkopuolelle. Se on erinomainen asia, ja varmasti, kun ajattelee, mitä tapahtui täällä vuosi sitten, parlamentarismen ja eduskunnan roolia ajatellen tämä on erittäin tervetullut signaali.

Mutta sitten mietin, että tällä parlamentaarisella työryhmällä, joka pohti Ylen tule-vaaisuutta, oli myös muita toimenpiteitä, ja mietin aikatauluja näille. Milloin hallitus on tuo-massa eduskuntaan näitä muita toimenpiteitä, jotka liittyvät tähän parlamentaariseen ty-öryhmään?

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

15.10 Hannakaisa Heikkinen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensiksi kiitos ministerille siitä työtavasta, miten teette. Teihin on helppo saada yhteyttä, ja on todellakin sellainen tunne, että olette tuonut hallinnonaloillenne ihan uudenlaista pöhinää, ja se näkyy Suomessa, ja sitä suomineito tarvitsee.

Mutta tähän ihan hyvin arkiseen asiaan, perusväylänpitoon: Viime kesä osoitti Suomea ristiin rastiin ajaessa, että nyt paljon korjataan, ja sitä Suomi tarvitsee. Todella tämä hallitus tekee ison harppauksen korjausvelan kiinni kuromisessa, mutta vaikka hallitus on hyvä, se ei ilmastonmuutokselle voi mitään. Iso huoli onkin, että meidän talvemme ovat yhä vähemmän routaisia ja meidän tiestömme vaatii jatkossa yhä enemmän perustienpitoa, koska routa ei kanna ja meidän nastaiset renkaat syövät pehmeää tienpintaa, olipa siinä asfaltti tai ei. (Puhemies koputtaa) Miten turvataan jatkossa, että meidän rahat riittävät tähän tärkeään työhön?

15.11 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisat hallituspuolueiden kansanedustajat ja ministeri! Palataanpa tämän vuoden VR:n joukkoliikennepäätökseen vuosi sitten. Hallitus esitti 12,8 miljoonan euron leikkauksen rautateiden joukkoliikenteestä. Se olisi tarkoittanut Suomen maakunnissa raideliikenteen loppumista valtaosaltaan. Siitä seurasi kansalaisten suuri protesti, ja oppositio teki välikysymyksen. Siitä seurasi se, että VR:lle lisättiin velvoiteliikennettä tämän kuluvan vuoden, ja VR oli valmis lisäämään jopa kolmeksi vuodeksi tämän velvoiteliikenteen, joka oli leikattu tällä ostoliikennemäärärahalla. Mitä teki ministeri? Hyväksyi vain vuoden jatkon tälle velvoiteliikenteelle. VR on tuottanut 300—400 miljoonaa osinkoa joka vuosi omistajilleen, meille, eduskunnan päätettäväksi. Te sanotte, että lisätään kilpailun kautta tarjontaa. (Puhemies koputtaa) Meillä on kaksi tärkeää rataosuutta, jotka ainoastaan tuottavat: pääkaupunkiseutu ja Helsinki—Tampere—Seinäjoki—Oulu. Miten jonnekin Seinäjoki—Jyväskylä—Haapamäki-välille (Puhemies koputtaa) tai Oulu—Iisalmi-välille tulee tarjontaa?

15.13 Marisanna Jarva kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On erittäin tärkeää, että tällä vaalikaudella nyt vihdoinkin panostetaan tähän teiden korjaukseen, tähän valtavaan korjausvelkaan, mitä täällä koko maassa on. 1 miljardi euroa käytännössä laitetaan lisää teiden hoitoon. Erittäin hyvä esimerkki on esimerkiksi tuo Nelostie tuolla pohjoisessa, mutta sitten taas toteutumattomista hankkeista on kyllä, sanonko, huono esimerkki esimerkiksi valtatie 22, joka jo kerran oli viime kaudella budjetissa, mutta ennenkuulumattomalla tavalla se sieltä leikattiin pois. Toivon, että se nähdään myös näissä tulevisissa investoinneissa mukana.

No, sitten toiseen teemaan palatakseni, näistä infrayhtiöistä, mistä on ollut puhetta: on erittäin hyvä, että jo viime kaudella SDP:n valtiovarainministeri Rinne esitti tätä valtion infrayhtiötä ja nyt tätä käytännössä viedään eteenpäin. Se on erittäin hyvä asia.

Olisin ministeriltä vielä kysynyt tästä lentoliikenteen jatkosta. Miten pienten lentoasemien jatko turvataan? Haetaanko muista Pohjoismaista malleja, missä tämä pienten lentoasemien kattava verkosto (Puhemies koputtaa) on säilytetty?

15.14 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen, tuossa vähän loi katsetta jo tähän liikenteen digitalisaatiopuoleen. Siitä olemme todella vähän tänään keskustelleet.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Kehitys maailmallahan on hyvin suurta, ja jos luomme katseen nyt Suomen rajojen ulkopuolelle ja katsomme, mitä maailmalla tapahtuu älyliikenteen tiimoilta, digitalisaation osalta, niin elämme todella suurta muutoksen aikaa. Meillä Suomessa liikennekaarien myötä haluamme lähteä tähän kehitykseen mukaan, mutta mitä tapahtuu nyt Suomessa, missä tällä hetkellä mennään näiden älyliikennehankkeiden suhteen? Onko teiden älyliikenne, infrastruktuuri jo suunnitteilla, ja jos on, millainen siitä tulee? Muutokset, joita maailmalla tapahtuu, tosiaan ovat suuria, ja meidänhän olisi syytä olla niissä mukana. Toivottavasti me emme näiden hankkeiden kehittämiseksi joudu odottamaan näitä muita mahdollisia rakenteellisia uudistuksia, joita suunnittelemme, vaan päästäisiin näissäkin mahdollisimman ripeästi eteenpäin.

15.15 Aila Paloniemi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ilmastonmuutoksen hillitseminen ja kestävä kehityksen edistäminen ovat isossa kuvassa suurimpia tavoitteita koko maailmassa, niin tietenkin myös meillä, ja se on hyvä. Esimerkiksi liikenteen päästövähennystoimet ovat Suomelle suuri mahdollisuus, eivät uhka. Me voimme olla edelläkävijöitä, jotka tunnistavat liiketoimintamahdollisuudet, parantavat kaupunkiympäristöä ja torjuvat nimenomaan ilmastonmuutosta. Se antaa Suomelle mahdollisuuden nousta edelläkävijäksi innovaatioissa, tuotekehityksessä, liittyy muun muassa digitalisoituihin liikenteen palveluihin, biopolttoaineisiin, jakeluverkkojen kehittämiseen ja ajoneuvoteknologiaan. Olen erittäin tyytyväinen ja kiitän ministeri Berneriä siitä, että nämä asiat on tällä kaudella otettu vakavasti.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän vielä seuraavat vastauspuheenvuorot: Hänninen, Taimela, Kankaanniemi, Vehkaperä ja Eestilä. Sen jälkeen ministerin vastauspuheenvuoro, ja sitten vaihdamme aihealuetta.

15.16 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennekaaresta sen verran, että siinä on hyvää digitalisaation avulla hyödyntää ja sujuvoittaa julkisten liikennevälineiden käyttöä, mutta itse olen huolissani siitä, miten tämä käytännössä mahdollistetaan, kun osassa maata eivät tietoliikenneverkot toimi luotettavasti. Toisaalta vielä palatakseni joukkoliikenteeseen, ostopalveluista on leikattu siinä määrin, että osassa maata se on tarkoittanut esimerkiksi sitä, että lasten koulumatkan ajallinen pituus on kasvanut kohtuuttomasti suhteessa koulumatkan pituuteen. Eli moni lapsi joutuu linja-autoa tai koulukyytiä odottamaan liian kauan päivittäin säästä riippumatta ilman sääsuojia. Kysyisin teiltä, ministeri Berner: oletteko hallituksessa valmiita lisäämään resursseja joukkoliikenteen kehittämiseen ja ostopalveluiden parantamiseen vasemmistoliiton esittämällä kestäväällä tavalla, niin että koko Suomi pysyy asuttuna ja elinvoimaisena myös tulevaisuudessa?

15.17 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Pääministeri Sipilä on kertonut useasti tässä salissa, että keskusta haluaa pitää koko Suomen asuttuna, ja perusväylänpitoon satsaaminen mahdollistaa mielestäni tätä ajatusta erityisen hyvin. Mutta on erittäin vaikea nähdä, miten tuota tavoitetta tukevat saariston vakituisille ja kesäasukkaille kaavaillut yhteysalusmaksut. Maksullisuus tulee heikentämään saariston vetovoimaa, ja kallistuvat tavarankuljetukset haittaavat arvatenkin yrittämistä — se meidän kaikkien pitäisi mielestäni tietää ihan jo sanomattakin. Yhteysalusliikennettä ei voi myöskään

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

rinnastaa joukkoliikenteeseen niin kuin täällä jotkut tekevät, vaan se pitää rinnastaa suoraan tiehen. Hallitus puhuu kokeilusta — saaristossa asuvat ja yrittäjät ovat kertoneet hyvin suoraan, että tämä kokeilu tulee sammuttamaan valoja pysyvästi, ja harvoinpa ne kokeilut jäävät väliaikaisiksi, siitä on tässä talossa päätöksentekijöillä paljon kokemusta. Itse mietin myös, onko tämä teidän esityksenne enää edes saaristolain hengen mukainen. Lausuntokierros oli käsittääkseni varsin tyrmäävä. Onko tähän tarkoitus aidosti reagoida, vai miksi näitä lausuntokierroksia (Puhemies koputtaa) järjestetään?

15.18 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Tämän vaalikauden osalta nämä määrärahat näyttävät oikein hyviltä, mutta liikennejaostossakin nousi huoli vähän siitä, mitä sitten 19 ja sen jälkeen, kun saattaa tulla hallitus, joka ei arvosta liikennehankkeita niin kuin nykyinen hallitus. Kysynkin siltä osin: näettekö, että tämä liikenneverkko-hanke, mahdollinen yhtiö, olisi se ratkaisu, jolla voidaan turvata rahoitus myös 20 ja siitä eteenpäin, niin että näiden meidän kehittämishankkeitten edelleen pitkä lista ja korjausvelan maksu voitaisiin hoitaa kohtuullisessa ajassa pois? Samalla kysyn: miten EU-rahoitus voidaan hyödyntää? Mehän emme ole sitä onnistuneet viime vuosina juurikaan saamaan.

15.19 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kerrataan vielä: Suomen taloustilanne on tiukka, mutta silti korjausvelkaa lyhennetään miljardilla eurolla. Jo nyt on päätetty yli 300 hanketta ympäri Suomen, miten esimerkiksi alempiasteista tieverkkoa parannetaan, erilaisia ratayhteyksiä myöskin parannetaan, yksityisteihin satsataan 10 miljoonaa euroa enemmän ja uusia väylähankkeita laitetaan jalalle 700 miljoonalla eurolla. Eikö tämä, oppositio, ole juuri sitä liikennepolitiikkaa, jota kaikki me haluamme?

Edustaja Ihalainen otti hyvin esille täällä, miten saadaan myöskin muuta kuin julkista rahaa investointeihin, niin tietoliikenne- kuin myöskin liikennepuolelle. Te, ministeri Berner, olette hyvän kumppanuusohjelman luoneet teleoperaattoreiden kanssa, että kahdeksan vuoden aikana miljardin euron satsaukset nopeisiin laajakaistoihin ovat tulossa. Eikö myöskin silloin Liikenneverkko Oy (Puhemies koputtaa) olisi opposition mielestä hyvä tie liikenneinvestointeihin?

15.20 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on paljon kiiteltä tätä miljardipanostusta perustienpitoon, ja totta kai se kiitoksen ansaitsee, mutta valiokunta jo mietinnössään kiinnitti huomiota — kuten täällä useat kansanedustajat — siihen, että me olemme joutuneet ottamaan vuosina 2017—2019 kehittämishankkeista 364 miljoonaa, ja me tunnistamme ja varmasti ministerikin tunnistaa tämän riskin, mikä tähän sisältyy. Se on se, että Liikennevirastolla ei ole enää suunnittelumateriaalia, ja nämä isot liikennehankkeet eivät synny yhtäkkiä eivätkä itsestään, vaan niitä pitää suunnitella jopa vuosia aikaisemmin, sekä järjestystä että niiden toteuttamista. Sen takia on erityisen tärkeää, että tämän liikenneverkon ja sen suunnittelun yhteydessä me otamme esille tämän pitkäjänteisen liikennesuunnitelman tärkeyden. Se ei saa olla yksi vaalikausi, sen pitää olla 2—3 vaalikautta, niin silloin tulee oikea järjestys näihin asioihin.

Kiitän kaikkia jaoston jäseniä ja ministeriä, ja hyvää joulua.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Sitten ministeri Berner, 5 minuuttia.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

15.22 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Täällä kyseltiin liikennekaaren kakkosvaiheen perään. Se tulee sisältämään entistä enemmän tietorajapintojen tarkentamista ja tiedon avaamista, lentoliikenteeseen, junaliikenteeseen ja merenkulkuun liittyviä tarjonnan lisäämiseen liittyviä keinoja sekä sitä, millä tavalla päästään entistä paremmin luomaan yhtenäisiä liikennemarkkinoita. Lentoliikenne tulee tässä yhteydessä olemaan yksi keskeinen näkökulma, jota käsitellään, ja siinäkin pyritään huolehtimaan etenkin yrittäjyyden ja tarjonnan lisäämisestä.

Energia- ja ilmastaselonteko velvoittaa meitä vähentämään liikenteen päästöjä vuoteen 2030 mennessä 3,6 miljoonaa tonnia. Tätä voidaan tehdä kolmella keskeisellä toimenpiteellä: Huolehditaan, että liikennekaaren sekä muun liikenteen käyttämiseen liittyviä mahdollisuuksia ja digitalisaatiota edistämällä luodaan käyttäytymiseen muutoksia, jotka mahdollistavat sen, että me voimme neljänneksen tätä kautta päästövähennyksiä saavuttaa. Toinen keskeinen asia on liikenteen sähköistäminen ja vaihtoehtoiset polttoaineet, joiden suunnitelmia nyt sitten tämän kevään kuluessa tulemme täsmentämään. Sähköistäminen tulee edellyttämään investointeja infraan, mitä tullaan tekemään sekä markkinaehtoisesti että arvioimalla sitä, vaatiiko se myöskin toimenpiteitä hallituksen toimesta. Sen lisäksi on tärkeitä arvioida liikenteen verotusta kokonaisuutena uudelleen ja myöskin arvioida sitä, miten liikenneverkkoselvitys voisi edistää päästövähennystavoitteita.

Koilliskaapelihanke etenee hyvin nopeassa aikataulussa. Olemme saaneet keskeisten maiden, Norjan, Saksan, Japanin, Kiinan ja Venäjän, kanssa avattua keskustelua, ja näiden maiden viestintäministerit kokoontuvat helmikuussa Suomeen pohtimaan seuraavia askeleita. Tässä on myöskin tavoitteena huolehtia siitä, että syntyy kaupallinen hanke. Älyliikenteen osalta edistämme sekä infran kehittämistä mutta ennen kaikkea sitä sääntely-ympäristöä. Tällä pyritään mahdollistamaan sitä, että meillä on aidosti hyvät lähtökohdat ja mahdollisuudet älykkään liikenteen edelläkävijämaaksi, jollainen Suomi toivottavasti tulee olemaan sekä infran kehittämisen näkökulmasta että myöskin siihen liittyvien palveluiden saamiseksi, mikä ennen kaikkea tarkoittaa telemarkkinoiden kehittämistä mutta myöskin vakuutus tuotteiden edistämistä.

Kilpailun avaaminen ei koskaan tarkoita sitä, että se poissulkee yhteiskunnan toimenpiteitä. Se ei myöskään koskaan tarkoita sitä, että silloin rinnakkain ei ole ostoliikennettä, vaan se mahdollistaa yhteiskunnalle myös ostopalveluiden kilpailuttamisen ja sitä kautta tehokkaamman veronmaksajan euron käyttämisen. Näin ollen kaikissa olosuhteissa meillä on tällä hetkellä muissa liikennemuodoissa sekä yhteiskunnallisesti tuettua liikennettä että markkinaehtoista liikennettä. Näin tulee olemaan jatkossakin. Se, millä tavalla kilpailua avataan ja miten se voidaan tehdä niin, että se tukee yhteiskunnan palveluratkaisuja, voi sisältää ostoliikennettä, velvoiteliikennettä sekä markkinaehtoista liikennettä. Tavoite on huolehtia siitä, että kun on useampi palveluntuottaja, silloin myöskin pystytään huolehtimaan paremmista palveluista, innovaatioista, teknologiakehityksestä, jotka syntyvät siitä, kun eri tuottajat kirittävät toisiaan. Tästä on aina kysymys — ei siitä, että nämä sulkevat toisiaan pois, ne täydentävät.

Se, että me saamme aidosti digitalisaatiota ja palveluita aikaiseksi, ilman muuta tarkoittaa sitä, että me tarvitsemme hyvät laajakaistayhteydet. Tätä varten me olemme tehneet laajan panostuksen laajakaistaohjelmaan, jollaista tehdään yhteistyössä ja kumppanuushjelmassa eri teleoperaattoreiden kanssa, mutta tämän lisäksi edistämme myös mobiilin laajempaa käyttöönottoa, ja Suomi onkin Euroopassa yksi ensimmäisistä maista, joka on mahdollistanut 700 megahertsin taajuuden käyttöönoton mobiilia varten. Nämä kaikki toi-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

menpiteet pyrkivät siihen, että me pystymme aidosti huolehtimaan paremmista yhteyksistä Suomessa.

Liikenneverkkoselvitys tavoittelee sitä, että meillä olisi tulevaisuudessa kestävä rahoitusta infralle. Se tarkoittaa toivottavasti myöskin sitä, että sitä olisi vielä käytettävissä myös tällä hallituskaudella. Se tarkoittaa myöskin sitä, että me pystymme paremmin huomioimaan EU-rahoitusta ja siihen liittyviä keinoja. Eli kaiken kaikkiaan toivon eduskunnalta avointa suhtautumista liikenneverkkoselvitykseen ja sen käsittelyyn, kun sen aika on.

Tässä vaiheessa kiitän tästä keskustelusta, saamastani palautteesta ja siihen liittyvistä evästyksistä, ja kiitos myöskin tästä vuodesta täällä eduskunnassa. — Kiitos.

Andre vice talman Arto Satonen: Den allmänna debatten och behandlingen av huvudtiteln avbryts.

Riksdagen avbröt den allmänna debatten klockan 15.27.

Riksdagen fortsatte den allmänna debatten klockan 21.18.

Andre vice talman Arto Satonen: Nu fortsätter den allmänna debatten om kommunikationsministeriets huvudtitel 31 som avbröts tidigare i dag.

21.19 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hyväkuntoiset liikenneväylät ovat meidän kaikkien suomalaisten jokapäiväisen turvallisen liikkumisen kannalta erittäin tärkeitä. Siksi ne pidettävä kunnossa. Valitettavasti tuo rakennettu ja paljon käytettävä kansallismaisuutemme on päässyt melko huonoon kuntoon viime vuosina, ja väyläverkostomme korjausvelaksi onkin arvioitu jo 2,5 miljardia.

Nyt tällä hallituskaudella on tehty erittäin merkittävä suunnanmuutos teiden ja ratojen kuntoon laittamiseksi. Iso linjamuutos on, että nyt panostetaan perusväylänpitoon aiempaa huomattavasti enemmän. Väylistämme jatkuvasti kasvaneen korjausvelan pysäyttämiseksi ja teiden saamiseksi parempikuntoisiksi tehdään nyt miljardiluokan satsauksia. Jo päätetyt noin 300 liikenneväylähanketta tuovat työtä ja toimeentuloa koko Suomeen parantamalla myös liikenneturvallisuutta huomattavasti. Myöskin pienillä hankkeilla voidaan parantaa meidän jokapäiväistä liikkumistamme. Näiden 300 liikenneväylähankkeen lisäksi valtiovarainvaliokunta vielä lisäsi budjettiin yhdeksän uutta eri puolilla Suomea olevaa niin sanottua jakovarahanketta yhteensä 6 miljoonalla eurolla.

Huomionarvoista on myös yksityisteiden peruskorjauksiin tuleva 13 miljoonan euron vuosittainen määräraha vuosille 2017—2019. Yksityistiet ovatkin tärkeitä paitsi tiehoitokuntien osakkaille myös elinkeinoelämän, etenkin biotalouden kannalta, ja niitä yksityisteitä on Suomessa erittäin paljon, ja niitä kaikki suomalaiset käyttävät johonkin vuodenaikaan.

Vaikka ensi vuonna tehdään paljon tiehankkeita, niin paljon tehtävää jää tuleville vuosillekin. Koko Suomessa, ympäri Suomea on paljon parannettavia kohteita. Niitä riittää kyllä joka sektorille, jokaiseen maakuntaan, ja niiden kiireellisten joukossa on myös vaikkapa omasta maakunnastani valtatie 13 Myttiömäen kohta siellä Savitaipaleella, jossa on jatkuvasti käynyt isoja, pahoja raskaan liikenteen ja henkilöliikenteen kolareita.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Uusia isoja liikenneväylähankkeitaakin aloitetaan myös ensi vuonna, mutta tosiasia on, että normaalin budjettirahoituksen kautta suuriin hankkeisiin on yhä vaikeampi saada riittävää rahoitusta. Siksi Liikenneverkko Oy:n selvitys on tarpeen tehdä erittäin nopeasti, ja viimeistään kevään kehysriihessä siihen tulee saada päätös asiasta, edetäänkö siinä.

Uusia liikenneväyläinvestointeja käynnistetään noin 700 miljoonalla eurolla maakuntiin ja pääkaupunkiseudulle. Valtatie 4 Oulu—Kemi, valtatie 5 Mikkeli—Juva, valtatie 12 Lahden eteläinen kehätie ja kaksoisraide välillä Luumäki—Imatra aina Venäjän rajalle asti ovat todella tärkeitä liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän tarpeita palvelevia hankkeita, nuo kaikki hankkeet. Raide-Jokeri taas mahdollistaa asuinalueiden kehittämistä pääkaupunkiseudulla. Se on myös tärkeä siitä syystä, että juuri täällä pääkaupunkiseudulla asuinrakentamisen alueista on pulaa, ja niitä toivotaan vietävän eteenpäin.

Arvoisa puhemies! Suomeen tarvitaan pitkäjänteistä, yli vaalikausien ulottuvaa liikenneväyläsuunnittelua ja toteutusta. Tähän selvittelyyn Liikenneverkko Oy on yksi erittäin kannatettava ratkaisu. Pitkäjänteisessä suunnittelussa tulee myös huomioida, miten nyt päätetyt ja rakennettavat tiehankkeet mahdollisesti muuttavat etenkin raskaan liikenteen kulkureittiä. Tämä tulee ottaa huomioon muun muassa Kaakkois-Suomessa, kun valtatie 7 Vaalimaan rajanylityspaikalle valmistuu. Tällöin todennäköisesti liikenne tulee siirtymään Lappeenranta—Vaalimaa-väliselle Vaalimaantielle ja siellä etenkin raskas liikenne lisääntyy ja peruskorjaus tulee ajankohtaiseksi hyvinkin pian.

21.24 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokka on juuri se pääluokka, joka on herättänyt kautta aikain tässä salissa suuria tunteita. En nykyisessä budjetissa huomaa sitä kuuluisaa Lehmäkurkuntien kunnostamista, mutta uskon kuitenkin vakaasti, että niin monessa budjettiesityksessä kun se oli mukana, se on nyt sitten jo laitettu kuntoon ja jäänyt näin ollen historian sivuille pölyttymään.

Arvoisa puhemies! Iloitsen siitä, että jakovaralisäyksistä, joita oli 6 miljoonaa euroa, niiltä osin Pohjois-Karjalaan saatiin tämä Kontiolahden taajaman kohdalla oleva kevyen liikenteen väyläsuunnittelu kuntoon, koska Kuutostie sivuaa Kontiolahden taajamaa ja siinä on semmoinen vaaran paikka, paljon liikennettä ja paljon ihmisiä liikkeellä, kevyttä liikennettä. Niiden erottaminen toisistaan on nyt sitten saanut hyvän ratkaisun, ja iloitsen tästä pienestä määrärahasta. Vaikka sillä ei maailmaa rakenneta, niin se on kuitenkin paikallisten ihmisten kannalta äärimmäisen tärkeä.

Se, mikä tässä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa herättää suurta iloa, on se, että tämä hoitovaje, joka Suomen perustieverkolle ja perusradanpidolle on syntynyt vuosikymmenten aikana, joka on arvoltaan noin 2,4 miljardia euroa — voi sanoa vähän äidinkieltään mukaillen, että se on niin sanottu laiskanläksy, eli on 2,4 miljardilla eurolla jääty jälkeen suunnitelluista hoitotarpeista ja nyt se sitten ruvetaan pikkuhiljaa korjaamaan. Tämä hallitus tekee nyt sitten selkeän askeleen kohti sitä tilannetta, jossa pystytään nämä hoitovelat peittämään. 600 miljoonaa plus 364 miljoonaa eli yhteensä 964 miljoonaa euroa tällä vaalikaudella käytetään väyläpolitiikkaan niin, että saadaan perustienpitoa ja väylänpitoa kuntoon.

Alemman tieverkon kunto on ollut viime vuosina todella kurja, ja nämä lämpimät talvet, jolloin vettä sataa keskellä talveakin, ovat aiheuttaneet sen, että monella monella tiellä on nyt tilanne, että liikennöinti on erittäin heikkoa, autot särkyvät ja raskaan liikenteen kulkeminen on joskus suorastaan mahdotonta. Perusväylänpitoon saadut rahat tulevat todella tarpeeseen, ja nyt on juuri oikea hetki tehdä perusväylänpidon korjauksia, koska öljyn

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

maailmanmarkkinahinta on alhaalla ja se tietää sitä, että bitumin, asfaltin välttämättömän raaka-aineen, hinta on myös alhaalla, ja se avaa myös mahdollisuuden siihen, että saadaan yhä enemmän kilometrejä korjattua ja uusia tienpintoja valmiiksi myös itäisessä Suomessa, pohjoisessa ja Kainuussa. Pitää muistaa, että niillä metsäisillä alueilla näitä teitä tarvitaan yhä enemmän, koska puukauppa lisääntyy, puunkäyttö lisääntyy, ja se tarkoittaa sitä, että meidän on saatava väylät kuntoon.

Liikennepoliittisessa selonteossa aikanaan on käsitelty näitä asioita ja luvattu sen kymmenen kertaa, että perusväylänpidosta pidetään huoli. Valitettavasti ne lupaukset ovat valuneet hiekkaan, mutta nyt se sitten tapahtuu. Tästä pitää kyllä liikenneministeri Anne Berneriä kiittää siitä, että hän on määrätietoisesti tätä asiaa ajanut eteenpäin. Hallitusneuvotteluissa vaalien jälkeen tämä saatiin kirjattua hallitusohjelmaan ja nyt sitä toteutetaan. Tästä on tullut maakunnista hyvää palautetta, ja samalla tiellä pitää jatkaa.

On syytä kuitenkin muistaa, että perusväylänpidon ja radanpidon korjausraha peittävät karkeasti sanottuna vasta noin yhden kolmasosan siitä korjaustarpeesta, mikä meillä Suomen maanteilla ja rautateilla on, vain yhden kolmasosan. Se kaksi kolmasosaa pitää vielä seuraavien vaalikausien aikana kuroa umpeen. Se tarkoittaa sitä, että isoille infrahankkeille me joudumme tekemään uusia rahoituskeinoja, keksimään uusia mahdollisuuksia, joilla rahoitetaan näitä isoja hankkeita, ja sitten tietenkin että pidämme huolen siitä, että valtiontalouden perustaa vahvistetaan, verotuloja saadaan lisää, työllisyys paranee ja sitä kautta voimme luoda uutta perusväylänpitorahaa ja myös isompia infrahankkeita toteuttaa.

Lopuksi, arvoisa puhemies, totean vielä sen, että kun Sipilän hallitusohjelma on lähtenyt toimimaan ja on selkeästi tapahtunut muutoksia — virallisestikin voidaan sanoa, että laman selkä on taitettu ja päätöksiä syntyy, joiden mukaan Suomea nostetaan laman suosta — niin väylänpidon osalta tämä on se ilmiö, se asia, joka pitää meidän hoitaa jatkossa kuntoon vieläkin paremmin, eikä saada unohtaa asiaa sitten, kun talous on vieläkin paremmassa kasvussa, niin että perusväylänpito unohtuu.

Kuitenkin kaikesta tästä hyvästä esityksestä huolimatta täältä yksi asia mielestäni puuttuu ja se on sisävesiliikenteen kehittäminen. Siitä olen hyvin pettynyt, että sitä ei ole nostettu isoksi, merkittäväksi asiaksi. Toivon mukaan liikennekaudessa asia huomioidaan paljon suuremmalla äänenpainolla, koska meillä Suomessa on maailman parhaat sisävesiverkostot, jotka tarjoavat aivan loistavan mahdollisuuden kuljettaa tavaroita edullisesti. Meillä on jo toimiva kanavaverkko Venäjän kautta Suomenlahdelle, (Puhemies koputtaa) mutta toivoisin, että jonain päivänä rakennettaisiin oma Kymijoen kanava. Se olisi kansantaloudellisesti yksi viisaimpia investointeja, mitä Suomi voi historiassaan tehdä.

21.30 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa puhemies! Kyllä tämä moneen otteeseen edellisissäkin puheenvuoroissa tullut perustienpidon lähes miljardin euron paketti on erittäin merkittävä asia paitsi kotimaisen elvyttävän talouspolitiikan takia myös sen takia, että ihmiset todellakin kauttaaltaan nyt saavat pitkään puhuttuja liikennehankkeita liikkeelle, ja niitä on tullut läpi Suomen. Etenkin pohjoisen edustajana olen erityisen kiitollinen niistä hankkeista, mitä myös sinne pohjoiseen on tullut, ja on mukava kuulla kollegojen puheista, että niitä hankkeita on kyllä kauttaaltaan eri seuduilla tätä maata.

Ajattelin aloittaa oman puheenvuoroni käymällä läpi hieman energia- ja ilmastoasioita liittyen liikennepuoleen, koska liikennesektori on yksi niistä suurimmista osa-alueista, joilla täytyy nyt päästöjä pystyä vähentämään, että me pystymme vastaamaan niihin ilmastotavoitteisiin ja päästötavoitteisiin, joita meillekin on asetettu. Ne ovat erittäin kunnianhi-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

moisia tavoitteita, mutta uskon kyllä, että suomalaisella kekseliäisyydellä ja korkealla osaamisella ja innovaatioilla me pystymme tekemään sen muutoksen myös liikenteessä kohti sitä hiilineutraalia yhteiskuntaa.

Ensinnäkin on aivan pakko sanoa, että kyllähän se biopolttoaineiden sekoitevelvoitteen kolminkertaistaminen 30 prosenttiin on äärimmäisen kunnianhimoinen tavoite. Se ei ole mitenkään ainutlaatuinen asia: jos puhutaan eurooppalaisessa mittakaavassa, lähemmäs 30 maalla on olemassa jonkinlainen sekoitevelvoite, se oli osana EU:n energian talvipaketia, Pohjoismaiden kanssa neuvotellaan sekoitevelvoitteesta, ja olisi erittäin tärkeää, että me saisimme myös pohjoismaiset markkinat tälle luotua. On arvioitu, että jopa viisi kuusi tällaista isoa biojalostamohanketta yksistään tällä Suomen biopolttoaineen sekoitevelvoitteella olisi mahdollista syntyä. Lisäksi onkin tärkeää muistaa, että kun metsäpohjaisista materiaaleista jalostetaan biopolttoainetta, niin ei sinne suinkaan mitään tukkipuuta laiteta, vaan se on kaikkea sitä sahanpurua ja mustalipeää ja muuta kuorta, mitä jäisi käyttämättä joka tapauksessa ja ne päästäisivät päästöjä joka tapauksessa. On totta kai tärkeää ja järkevää, että se hyödynnetään sitten loppuun asti.

Suomi voi varmasti olla edelläkävijä monessa suhteessa siinä, miten me pääsemme meidän päästöistämme eroon ja miten minimoimme niitä. Ensimmäistä kertaa konkreettisia panostuksia tulee tämän hallituksen toimesta myös sähköautoiluun. Siitä on puhuttu varmasti vuosikausia, Norja on tehnyt toimenpiteitä jo vuosikymmeniä, mutta tämä hallitus on ensimmäinen, joka laittaa 100 miljoonaa euroa sähköautoilun edistämiseen. Biokaasuautojen autokannan saaminen Suomeen. Jakeluverkostot varmasti tulevat syntyämään osin myös markkinaehtoisesti.

Liikennepuolella on muutenkin erittäin kunnianhimoisia ja mittavia asioita ja hankkeita tulossa. Nyt kun valmistellaan myös postilain uudistusta ja liikennekaarta, on erittäin tärkeää, että ensi vuonna pidetään kiinni siitä katsantokannasta, mikä ministerilläkin on ollut. Itse asiassa haja-asutusalueilla täytyisi palveluiden nyt pystyä paranemaan, koska tähän saakkahan tilanne on ollut se, että valitettavasti sieltä on koko ajan säästetty ja säästetty. Semmoisella perinteisellä toimintatavalla se ei enää tule tapahtumaan, mutta kun me saamme uutta yritteliäisyyttä luotua ja normeja purettua, niin varmasti esimerkiksi joukkoliikennettä pystytään osittain myös palauttamaan maaseudulle.

Arvoisa puhemies! Tähän loppuun haluaisin vielä sanoa muutaman sanan koilliskaa-pelihankeesta, mikä on meille erittäin merkittävä koko kansakunnan kannalta, arktisen alueen kannalta, Pohjois-Euroopan kannalta. On merkittävää, että kun Suomesta ensi vuonna tulee Arktisen neuvoston puheenjohtaja, me tätä asiaa kovasti koetamme edistää, ja oli positiivista, että viikko sitten, kun pääministeri ja vastuuministerit tapasivat Venäjän pääministerin, niin sieltäkin tälle asialle näytettiin vihreää valoa. Kysymys on kuitenkin tulevaisuuden investoinnista, siitä miten kaikkea mahdollista teknologista dataa, tietoa pystyisi siirtämään nopeasti mannerten välillä. Jos joku pelkää, että siihen liittyy joku turvallisuusriski, niin se on kyllä se, että joku käy sen kaapelin ihan fyysisesti katkaisemassa. Että se on se riski.

Vielä lopuksi haluan päättää siihen, että kyllä meidän lentoliikenneverkostomme, lentokenttäverkostomme on aivan perustavanlaatuinen kysymys meidän maakunnillemme, ja toivottavasti jossain vaiheessa saadaan vielä enemmän suoria kansainvälisiä yhteyksiä. Onhan se aika järjetöntä, että tällä hetkellä Helsingistä Ivaloon lentolipun hinta on suunnilleen sama kuin Helsingistä New Yorkiin.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

21.35 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Liikennejaostossa oli miellyttävä työskennellä tänä syksynä, kun hallituksen esitys tältä osin oli hyvin myönteinen, voi sanoa, että jopa historiallinen. Suurin kiitoksen aihe on varmaankin tämä korjausvelan lopultakin alkava lyhentäminen 964 miljoonalla eurolla lähivuosina: ensi vuonna 304 miljoonaa, seuraavana 435 miljoonaa ja vuonna 19 sitten 90 miljoonaa euroa. Ihan hyviä summia.

Jaostossa pohdittiin erityisesti vuoden 18 tilannetta siltä osin, että silloin on melkoinen kysyntä maanrakennusalan yrityksillä, kun tämä suurin potti korjausvelasta tulee käyttöön ja samanaikaisesti näitä suuria kehittämishankkeita on käynnissä. Voi käydä niin, että maanrakennusalalla tapahtuu jopa ylikuumenemista ja työvoiman saatavuuden suhteen voi olla ongelmia, mikä sitten saattaisi nostaa kustannuksia ja vaikeuttaa töiden etenemistä. Toisaalta sitten vuonna 19 korjausvelan määrä putoaa 90 miljoonaan, mikä on aika iso pudotus vuodesta 18. Toki nämä ovat siirtomäärärahoja ja voidaan käyttää useamman vuoden aikana, mutta kuitenkin. Sitten vuoden 19 jälkeen, jos seuraava hallitus ei ole yhtä viisas kuin nykyinen hallitus, voi tapahtua romahdus. Tähän pitää nyt jo varautua ministeriössä ja Liikennevirastossa, jotta näin ei pääse tapahtumaan.

Kuitenkin on hyvin positiivista se, että korjausvelkaa lyhennetään. Pidemmällä aikavälillä tarvitaan lisäpanostuksia, niin kuin totesin. 2,5 miljardin suuruinen korjausvelka on tavattoman iso, eli se on se määrä euroja, joka tarvittaisiin väylien saattamiseksi nykytarpeita vastaavaan hyvään kuntoon. On myös arvioitu, että korjausvelan määrä kasvaa noin 100 miljoonaa euroa vuodessa, eli esimerkiksi viime vaalikaudella se kasvoi noin 400 miljoonaa euroa. Jotta korjausvelka ei käänny myöhemmin uudelleen kasvuun, on välttämätöntä huolehtia siitä, että rahoitus on mahdollisimman tasaista ja pitkäjänteistä. Vakaa rahoitustaso tukee osaltaan myös maanrakennusalan toimintaa ja pitkäjänteisiä investointeja — näin todetaan mietinnössä, ja siinä on tärkeitä huomioita.

Arvoisa puhemies! Jaosto lisäsi näitä pieniä hankkeita 5 950 000 euron määrän: Eura, Haapavesi, Kihniö, Kontiolahti, Loimaa, Raahe, Siilinjärvi, Uurainen, Vimpeli — pienehköjä hankkeita mutta paikallisesti erittäin tärkeitä sekä liikenteen sujuvuuden että turvallisuuden kannalta. Esimerkiksi tuo Loimaan peuraonnettomuuskohta on tavattoman tärkeä. Peuraonnettomuuksissa ja hirvionnettomuuksissa menetetään tavattoman paljon taloudellisia arvoja ja lisäksi sitten myös ihmisille tulee paljon ongelmia, sairastuvuutta ja muuta vastaavaa.

Herra puhemies! Keski-Suomen osalta ei nyt ihan tyytyväisyyttä voi hyrräillä. Täällä ei ole suuria hankkeita maakuntaamme. Esimerkiksi Vaajakoskella kulkee Nelostie, Ysitie, 13-tie ja 23-tie samasta kapeasta sillan kohdasta, ja siinä on valtavat ruuhkat, valtava liikennepaine. Se on tänä päivänä siirtynyt etelästä siihen asti, ja siinä tarvittaisiin parannusvaroja mahdollisimman pian. Toinen, ehkä vieläkin tärkeämpi on Jyväskylän ja Äänekosken välinen tieyhteys, joka ei ole siinä kunnossa, missä pitäisi olla, kun uusi hanke siellä toteutuu. Ratapuolella Orivesi—Jämsä (Puhemies koputtaa) on sellainen, mihin tarvittaisiin kiireesti kaksoisraide.

21.41 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokka on ainoa, jota hallitus tässä budjetissa selvästi painottaa. Liikenneväylien korjausvelkaa lyhennetään ja uusiin liikenneväyliin investoidaan. Erityisesti vihreät arvostavat valtion osallistumista Tampereen ja pääkaupunkiseudun uusien pikaraitioteiden vaatimiin in-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

vestointeihin. Ne edistävät kestävästä liikenne-, yhdyskuntarakenne- ja ilmastopolitiikkaa. Kiitos siitä.

Kiitokset eivät kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö parantamisen varaa vielä olisi. Vihreiden vaihtoehtobudjetissa painotetaan rataverkon kehittämistä ja ylläpitoa merkittävästi hallituksen esitystä enemmän. Junaliikenteen kilpailukyky on kärsinyt viime vuosina ratojen heikosta kunnosta: aikataulut eivät ole pitäneet, eivätkä hinnat ole olleet kilpailukykyisiä. Ilmastopäästöjen vähentäminen edellyttää kuitenkin liikenteen siirtämistä kumipyöriltä ja lyhyiltä lentoreiteiltä rautapyörille. Siksi junaliikenteen on oltava kilpailukykyinen vaihtoehto, siksi rataverkkoa on jatkuvasti kehitettävä. Tästä syystä vihreät esittävät vaihtoehtobudjetissaan 57 miljoonaa euroa hallitusta enemmän eri ratahankkeisiin sekä 15 miljoonaa euroa joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen.

Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta puhuttaessa keskitytään helposti liikenteeseen. Sen sijaan ministeriön toinen vastuualue, viestintä, unohtuu helposti. Esimerkiksi laajakaistaverkko on yhtä tärkeää perusinfrastruktuuria kuin tieverkko. Silti etenkin nopean valokuituverkon rakentaminen on edennyt turhauttavan hitaasti. Me unohdamme helposti, että nopeat internetyhteydet ovat välttämättömiä esimerkiksi maatalous- ja matkailuyrityksille. Matkailijat haluavat päästä verkkoon, ja lypsyrobotit tarvitsevat uusia tietoturvapäivityksiään. Metsässä möyriävä harvesterikin on jatkuvasti internetyhteydessä.

Valokuitu ja nopea langaton laajakaista eivät sulje toisiaan pois, päinvastoin ne täydentävät toisiaan, ne riippuvat toisistaan. Nopean langattoman laajakaistan tukiasemat tarvitsevat nimenomaan valokuituyhteyden, jotta tukiaseman ja verkon välille ei muodostuisi pullonkaulaa. Olisinkin olettanut nimenomaan keskustavetoisen hallituksen ottaneen haja-alueiden valokuituyhteydet erityiseen suojelukseensa. Tosin kyllä taajamienkin yhteyksissä riittää vielä tekemistä: lähiöiden vanhat kuparin varaan rakennetut laajakaistaverkot eivät yksinkertaisesti selviä nykypäivän kuormituksesta. Suomalaisesta laajakaistasta onkin jotenkin onnistuttava kehittämään kansallinen hanke, johon sekä valtiolta, yritykset että kunnat sitoutuvat.

Arvoisa puhemies! Suomi digitalisoituu nopeasti, niin nopeasti, että turvallisuus unohtuu helposti. Viestintävirasto, etenkin sen Cert-toiminto, on paljon vartijana valvoessaan suomalaisten tietoverkkojen turvallisuutta. Sen käytettävissä olevat resurssit ovat kuitenkin sääliä pienet verrattuna tehtävän vaativuuteen ja merkitykseen suomalaiselle yhteiskunnalle. Vasta äskettäin Suomen verkkovalvontaan saatiin edes 24/7-päivystys. Siihen asti emme voineet tehdä muuta kuin pyytää hyökkääjää palaamaan asiaan virka-aikana. Päivystyksen vaatima panostus oli pienempi kuin mitä Helsingin kaupunki käyttää vuosittain kanien torjuntaan. Pakko kysyä: Onko tämä teidän mielestänne oikea tärkeysjärjestys? Oletteko koskaan tulleet ajatelleeksi, kuinka riippuvaisia me jo nyt olemme tietoverkkojen häiriöttömästä toiminnasta? Jos yhteydet katkeavat, pian katkeaa myös sähkö, vesi ja ruokahuolto.

Hybridihukkien yleistyessä ja esineiden verkon kehittyessä Viestintäviraston Cert-yksikön merkitys vain korostuu. Meidän on kyettävä turvaamaan suomalaisten tietoverkkojen toiminta — suomalaisen yhteiskunnan toiminta — myös erilaisissa poikkeusoloissa. Muuten meille käy kuin ukrainalaisille viime jouluna, jolloin valtiotason kyberhyökkäys vei sähköt noin 230 000 ukrainalaiselta taloudelta kesken talvipakkasten. Suomalaisen tietoverkkojen toiminnan turvaaminen edellyttää resursseja, jotka voivat tuntua suurilta, mutta ei palokuntiakaan mitoiteta rauhallisten öiden vaan vakavien häiriö- ja hätätilanteiden mu-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

kaan. Cert on suomalaisen tietoyhteiskunnan palokunta, se pitäisi resursoida sen mukaan. Kun tilanne on päällä, osaavaa henkilökuntaa on turha lähteä etsimään.

Tietoturva on kriittistä myös liikenteen tulevaisuudelle. Liikenteen automaatio etenee nopeasti, robottiautot tulevat jo ensi vaalikaudella myös Suomen teille. Robottibussit kulkevat jo viime kesänä Espoossa, Tampereella ja Helsingissä. Robottiautot ja liikenteen palvelullistuminen, se paljon puhuttu MaaS, on otettava huomioon jo nyt kaikessa liikenteen lainsäädännössä sekä kaikissa liikenneinvestoinneissa.

21.47 Thomas Blomqvist r: Värderade herr talman! I ett land som Finland med långa avstånd och en exportberoende industri är vägnätet en avgörande faktor för en välmående ekonomi. Satsningar på infrastruktur är i allra högsta grad också investeringar i det finska näringslivet och borde alltid ses ur ett tvärsektorielt och övergripande perspektiv.

Arvoisa puhemies! Korjausvelan vähentäminen on yksi hallituksen painopisteitä, joihin kohdistetaan lisärahoitusta. Siitä olen tietysti iloinen. Lisäpanostukset ovat kuitenkin riittämättömiä, ja korjausvelan lisääntymistä ei saada taantumaan tulevana vuonna eikä tällä kaudella, vaan huonokuntoisten teiden, siltojen ja junaratojen määrä kasvaa edelleen. Siksi olen jättänyt viisi talousarvioaloitetta liikenneväylien määrärahojen lisäämiseksi.

Haluan painottaa myös liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden tärkeyttä. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen on tehokas tapa parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta liikenteessä. Samaan aikaan kevyen liikenteen väylät lisäävät mahdollisuuksia liikuntaan ja virkistykseen. On selvitettävä, miten voisi helpommin ja kustannustehokkaammin rakentaa kevyen liikenteen väyliä. Niidenhän tarvitsee kestää ainoastaan kevyttä liikennettä.

Ärade herr talman! Som jag nämnde tidigare är ett fungerande nätverk av vägar och järnvägar som underlättar människors vardag en grundläggande förutsättning för att företag ska kunna verka, handeln och exporten kunna löpa. Ett projekt som skulle ge samhällsekonomisk nytta är elektrifieringen av Hangö—Hyvinge-banan. För Hangö hamn skulle det här vara en livsviktig investering, en investering som skulle föra med sig positiva effekter för hela regionen och för vår export. Jag hoppas att regeringen tar i tu med det här projektet senast i nästa års budget.

En annan nödvändig investering är fortsättning på grundförbättrandet av kustbanan mellan Åbo och Helsingfors. Jag vill understryka att förbättringar i den befintliga infrastrukturen, i det här fallet alltså kustbanan, är det vi ska göra. Det är också helt i enlighet med tidigare linjedragningar, bland annat i den senaste trafikpolitiska redogörelsen och i den senaste parlamentariska arbetsgruppens utredningar där man konstaterar att vi ska satsa på den befintliga infrastrukturen i stället för att bygga nytt. Därför anser jag att de pengar som nu reserverats för planering av en ny spårförbindelse mellan Salo, Lojo och Esbo i stället ska användas för att grundförbättra kustbanan.

Arvoisa puhemies! Liikennekaari on osa hallituksen kärkihanketta, jossa rakennetaan digitaalisen liiketoiminnan kasvuympäristöä. Liikennekaarella on tarkoitus edistää uuden teknologian, digitalisoinnin ja uusien liikennetoimintakonseptien käyttöönottoa. On hyvä, että hallitus panostaa digitalisoinnin tuomiin mahdollisuuksiin ja näin haluaa luoda edellytyksiä kasvulle.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Olen kuitenkin huolissani valokuitu- ja kaapeliverkon kattavuudesta. Liikenne- ja viestintävaliokunta on talousarviolausunnossaan todennut, että määrärahoja on käyttämättä 25,2 miljoonaa euroa. Valitettavasti menettelyt ovat osoittautuneet monimutkaisiksi ja hankaliksi. Valtioneuvoston vuonna 2008 asettamaa tavoitetta valokuitu- ja kaapeliverkon kattavuudesta ei ole saavutettu, ja verkkojen rakentamisen vauhdittamiseen tulee sen takia edelleen etsiä tehokkaita keinoja.

Värderade herr talman! Kommunikationsministeriet försöker säkra förbindelserna i skärgården genom tjänster som fungerar på marknadens villkor. I det planerade försöket som skulle inledas i april 2017 tänker man sig införa passageraravgifter på försök gällande förbindelsebåtarna i Skärgårdshavet och Finska viken. Avgifterna, så som de nu föreslås, skulle betyda en ny och tung kostnad för speciellt skärgårdsföretagare och fast bosatta i skärgården. Utkastet till förordning om skärgårdstrafiken skulle medföra att i skärgården för tillfället verkande företagare skulle åläggas en tilläggskostnad på flere tiotusentals euro. Enligt skärgårdslagen bör statsmakten bland annat sörja för att skärgårdens fasta befolkning har tillgång till trafik- och transportservice som är smidig, avgiftsfri eller prismässigt skälig. Redan det här, men också de utlåtanden man fått bör leda till att ministern beaktar och ändrar sitt utkast till förordning.

21.52 Antero Laukkanen kd: Arvoisa herra puhemies! Hallitus, missä viipyy Infra Oy? Meillä on tämä suuri korjausvelka, jota ei pystytä oikein hyvin kuromaan kiinni, koska uutta syntyy koko ajan erityisesti ratojen, teiden ja siltojen osalta. Moni oli hallitusneuvottelujen aikana innoissaan siitä, että keskusteluissa oli Infra Oy, jolla voitaisiin nopeutetussa tahdissa tuottaa työtä ympäri maata ja samalla saada nämä korjausvelat kuntoon tietyllä aikajaksolla ja sitten myös elinkeinoelämän pyörät paremmin pyörimään.

Suomessa on rataverkko, jossa isojen kaupunkien väliset rataosuudet ovat varsin kohtalaisessa kunnossa. Näiden ratojen varrelle on syntynyt elävää taajamaa ja pieniä kaupunkeja. Tällainen hyvä esimerkki on Uudellamaalla oleva Siuntio. Siellä asuu iloinen yhteisö, joka on rakentunut raiteiden ympärille. Nyt tämä pieni iloisten veikkojen yhteisö on elämänsä suurimmassa kriisissä, kun hallitus on lakkauttanut junien pysähtymisen lähes kokonaan siellä olevalla asemalla. Koko alueen kehittäminen on lamaantunut, asuntojen hinnat laskevat, tulevaisuuskuva on synkkä. Tekee mieli ja on oikeinkin kysyä: minkälaisista alue- ja elinkeinopolitiikkaa tämä on, että kun on jo raiteet, niin kun ei muuta keksitä, niin sitten eivät enää junat pysähdy siellä, missä niiden pitäisi pysähtyä? Samanlainen tilanne on syntynyt Hämeenlinnassa: yli 70 000 asukkaan keskusta-alue, ja siellä junat eivät pysähdy. Tämä on nyt hallituskumppaneille täällä — entisille, (Puhemies koputtaa) tuleville — aito kysymys: miten aiotte korjata tämän tilanteen?

Toinen varapuhemies Arto Satonen: No niin, emme avaa tästä mitään laajempaa debattia, mutta annan vastauspuheenvuorot edustajille Kankaanniemi ja Torniainen, ja sen jälkeen debatin käynnistäjä Laukkaselle halutessaan. — Edustaja Kankaanniemi.

21.54 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan mietinnön alussa mainitaan, että liikenneverkokohanke eli Live Oy on valmistelussa tai selvityksen kohteena. Kun edustaja Laukkanen kysyi, että missä viipyy Infra Oy, niin tämä Live-nimellä nyt esillä oleva hanke on kyllä

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

valmistelussa, mutta tällaisen ison hankkeen valmistelu ei tapahdu ihan noin hetkessä, ja voi sanoa, että hallitus on hyvinkin asiassa hereillä ja vie sitä eteenpäin. Se tulee keväällä mietittäväksi, perustetaanko se vai ei, mutta aina tällaisen budjetin ulkopuolisen rahan tai yhtiön perustaminen on hankala asia ja monimutkainen asia, mutta toivon mukaan se saadaan ensi keväänä liikkeelle, että se olisi jo vuoden 18 alusta käynnissä.

21.55 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Laukkanen tiedusteli hallitukselta, missä viipty Infra Oy. (Eduskunnasta: Missä se ministerikin on?) Kuten olemme tänään myöskin ministeri Bernerin suulla kuulleet, niin Liikenneverkko Oy on selvityksessä, selvitetään sen toteuttamismahdollisuuksia, miten se toimisi, miten se pystyisi myöskin rahoittamaan, miten suuria uusia liikenneväylähankkeita. Siis Liikenneverkko Oy on aivan sama kuin Infra Oy, sillä nimellä se on. Rakkaalla lapsella on monta nimeä monta kertaa. Nyt se on Liikenneverkko Oy, jota selvitetään, ja kuten ministeri Berner on kertonut, niin kevään kehysriihessä todennäköisesti päätetään, edetäänkö siinä asiassa, ja itse vilpittömästi toivon, että siinä asiassa edetään ja Liikenneverkko Oy saadaan toteutukseen. Se on edellytys meille Suomessa, että me voimme toteuttaa (Puhemies koputtaa) suuria, isoja liikenneväylähankkeita. Normaalin budjettirahoituksen kautta me emme enää pysty kovin montaa hanketta vuodessa toteuttamaan.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja vastauspuheenvuoro edustajille Östman ja Laukkanen, ja sen jälkeen puhujalistaan.

21.57 Peter Östman kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Joo, lyhyesti vain. — Katson ja ihmettelen hiukan sitä, miksi tätä hanketta vielä selvitetään, koska jo vuonna 2011 keskusta oli julkaissut tällaisen suunnitelman, että Infra Oy mahdollistaa joustavan tavan toteuttaa hankkeita, että kyllähän tässä on ollut todella paljon aikaa selvittää asioita — kunhan tämä nyt ei joudu sitten selvitystilaan. (Naurua)

21.57 Antero Laukkanen kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Erinomaisia vastauksia, kiitos näistä, ja ne kovasti tyydyttävät. Tosiaan, niin kuin tässä edustaja Östman sanoi, tämä on aika pitkään ollut vireillä, ja sen takia halusin ihan painokkaasti kysyä: onko se tulossa, ja mitä sille on tapahtumassa? Kiitos näistä selvityksistä. Jäämme odottamaan tätä hyvää tulosta tästä.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Sitten palaamme puhujalistaan. — Edustaja Viljanen.

21.58 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Sipilän hallitus on saanut monissa asioissa niin sanotusti siivota edeltäjänsä jälkiä, ja liikennepolitiikassakin on se tilanne. Tätä työtä tehdään nyt mahdollisimman nopeasti ministeri Bernerin määrätielisellä johdolla. Yksi osoitus tästä työstä tulevaisuutta varten on aiempien vuosien aikana syntyneen niin sanotun korjausvelan lyhentäminen. Teiden ylläpitoon on aiemmin myönnetty liian vähän varoja, ja siksi väylämme ovat kuluneet yli 2,5 miljardin euron arvosta enemmän kuin niitä on korjattu ja uudistettu. Tämä korjausvelan ongelma ei varmasti ole yhdellekään edustajalle täällä vieras, siksi kattavasti liian heikosta ylläpidosta kärsineitä väyliä on ympäri maamme. Nyt tämän korjausvelan syntymistä hidastetaan, ja mikä tärkeintä, velkaa lyhen-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

netään tämän vaalikauden aikana yhteensä 964 miljoonalla eurolla. Olen erittäin tyytyväinen, että valtaväylien lisäksi myös yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen myönnettäviä varoja korotetaan 10 miljoonalla eurolla. Korotus ei saata yksityisteille osoitettavia varoja vielä oikealle tasolle, mutta nyt tehty korotus on siksi huomattava ja määrärahojen kehityksen suunta on ehdottoman oikea.

21.59 Maria Tolppanen sd: Arvoisa puhemies! Tähän pääluokkaan kuuluu myös Yleisradion rahoitus, ja odotamme todellakin kiihkeästi kevättä, jotta saamme Yleisradion rahoituksen kehityksen ulkopuolelle, koska se rauhoittaisi tilannetta Ylessä.

Silloin kun Yle-laki tehtiin, tarkoitus oli se, että Yleisradio saisi toimia rauhassa ja harjoittaa lehdistönvapautta ja objektiivista tiedonvälitystä, mutta toisin on käynyt. Ensinnäkin indeksikorotusten poistaminen Yleisradion osalta on tarkoittanut sitä, että väkeä on pitänyt vähentää, ja muun muassa tällä hetkellä on yt-neuvottelut koskien 147:ää ihmistä, ja se vaikuttaa aika huonolta asialta.

Vielä huolestuttavampi asia kuin kehykset, vielä huolestuttavampi asia kuin yt-neuvottelut on se, että suomalainen lehdistönvapaus, suomalainen sananvapaus horjuu tällä hetkellä. Se on myöskin sellainen asia, joka kuuluu kyllä tämän pääluokan ministerille. Hänen pitää myöskin ottaa tähän asiaan kantaa. Ei ole oikein, että jos todetaan tai epäillään, että jossakin paikassa on tehty virhe tai on tehty virheellisiä toimia, niin itse tutkitaan se. Se ei yleensä johda silloin objektiiviseen lopputulokseen. Kyllä tähän pättitilanteeseen, mikä tällä hetkellä on kohdassa hallitus vastaan Yleisradio, täytyy saada jonkinlainen järjestys aikaiseksi. Tämä on kerta kaikkiaan oikaistava. Kansainvälisesti me olemme tippumassa nyt pois tämmöisestä sananvapauden mallimaasta, mikä me olemme tähän asti olleet, ja se on erittäin valitettavaa. Jos hallitus aikoo jatkaa tätä, mitä pääministeri on nyt aloittanut, että pitää Yleisradiota ikään kuin sylikoiranaan, niin voimme sanoa hyvästit objektiiviselle tiedonvälitykselle. Sitä ollaan nyt tässä maassa ajamassa alas, ja meidän muiden on pidettävä huolta siitä, että Yleisradio säilyy eduskunnan radiona ja että Yleisradion rahoitus ei ole kiinni siitä, (Puhemies koputtaa) kuka kulloinkin sattuu hallitusvastuussa olemaan.

22.01 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikka on edennyt ministeri Bernerin kaudella kohti tulevaisuutta. Meillä on monia tulevaisuuteen katsovia liikennehankkeita, ja haemme jatkuvasti uusia ratkaisuja liikenteen ja viestinnän tulevaisuuden parantamiseen. Suomen pitää olla tällä sektorilla kansainvälisestikin edelläkävijä, vaikka olemmekin viime vuosina meinanneet pudota tästä veneestä. Kärkipaikan saavuttaminen vaatii määrätietoista työtä, jota nyt teemme.

Tulevat päästövähennyspaineet kohdistuvat pitkälti liikenteeseen. Tämä tarjoaa meille myös mahdollisuuksia kehittää uusia liiketoimintamalleja ja innovaatioita, joilla tähdätään vientiin. Panostamalla uusiin ratkaisuihin ja niiden markkinointiin raivaamme Suomelle tietä kansainvälisillä markkinoilla.

Arvoisa puhemies! Korjausvelkarahaa suunnataan myös digitalisaatioon. Tavoitteena on tunnistaa paremmin asiakastarpeita, tehostaa väylänpitoa ja ottaa käyttöön uusia liikennepalveluja. Näillä hankkeilla vastataan tulevaisuuden liikennetarpeisiin. Selvityksessä oleva Liikenneverkko-yhtiö mahdollistaisi suurhankkeiden toteuttamista, esimerkiksi Jäämeren radan ja Tallinna-tunnelin kautta, arktisen yhteyden Eurooppaan. Suomihan ei ole edelleenkaan saari vaan niemi, toisin kuin täällä salissa tänäänkin olemme useasti jo kuul-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

leet. Tällä uusien väylien suuntaamisella arktiseenkin suuntaan tätä virheellistä tunnetta saarivaltiosta voidaan hälventää. Koilliskaapelihanke on saanut myös kannatusta ja voisi toimia avaajana arktiselle politiikalle. Tällaista pohjoista kilpailuvalttia todellakin tarvitsimme tulevaisuudessa.

22.03 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Liikenneasioista on käyty laaja keskustelu, ja itse haluan edelleen painottaa tätä korjausvelka-asiaa. On hienoa, että hallitus ohjelmassaan on tarttunut jämakällä otteella korjausvelan kuittamiseen ja lähtenyt siltä linjalta, että perustienpitoon satsataan nyt merkittäväällä tavalla.

Samoiten tässä vuoden viimeisessä talousarviokeskustelussa liikenneturvallisuuden kiinnitetään erityisesti huomiota lisäämällä sinne rahaa, ja uusia kohteita löytyy täältä.

Samoiten matkailuasialla on tärkeä.

Valokuitu on varmaan eräänlainen verisuoni Suomessa, ja täällä on käyty hyvää keskustelua, kuinka tärkeää valokuitu on saada kaikkialle Suomeen. Valokuidut on myös liikenteen kannalta välttämättömyys, mutta myös tämä sote-uudistus muun muassa tulee tarvitsemaan laajan ja toimivan valokuituverkoston. Sillä on turvallisuuden kannalta suuri merkitys, samoiten liikennepalvelut tulevat tulevaisuudessa nojautumaan vahvasti myös valokuituverkkoon.

Haluaisin kuitenkin vielä nostaa tämän tulevaisuuden liikennekuvan sillä lailla, että meillä on tulossa nyt uusia liikennemuotoja ja sähköautoja, mutta erityisesti biopolttoaineiden kehittämiseen toivoisin, että hallitus satsaa, koska siellä on jo olemassa oleva jakeluverkosto — vain kun biopolttoaineiden valmistukseen satsataan, niin saataisiin ympäristöystävällinen ja edullinen ja helposti toteuttavissa oleva ratkaisu suomalaiselle liikkumiselle, ja tällä biopolttoaineella olisi myös erittäin suuri työllistävä vaikutus.

22.06 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Kirjoitin kirjeen joulupukille: Joulupukki, 99999 Korvatunturi.

Rakas Joulupukki, toivon, että tämä Postin kautta lähetetty perinteinen kirje kulkee hyvin ja tavoittaa sinut tänäkin vuonna ajoissa, kuten se on kulkenut aina ennenkin sinne Korvatunturille Itä-Lappiin Savukoskelle, ihan Venäjän rajalle saakka. Olemme aina voineet luottaa postin kulkuun kaikkialla Suomessa.

Postin jakelussa on tänä vuonna ollut todella paljon vaikeuksia. Olemme aina ennen tottuneet siihen, että posti tulee varmasti koteihimme joka arkipäivä, yhtä varmasti kuin joulupukki tulee kotiimme joka jouluku. Mutta nyt on yhteiskuntamme muuttunut. Juuri kukaan ei enää lähetä perinteistä kirjepostia muuta kuin joulukortteina, ja niittenkin määrä vähenee. Yhteispalveluvelvoitteen mukaisen postin, eli kirjemerkkipostin, määrä vähenee joka vuosi 10 prosenttia. Luemme kohta lähes kaiken tietokoneeltamme tai kännykstä. Valtiokin lopettaa paperipostin lähettämisen lähes kokonaan vuonna 2018.

Sanoma- ja ilmaisjakelulehtien sekä mainosten jakaminen on vahvasti kilpailtu ala, jonka kilpailuun Postin ohella osallistuu kymmenkunta yritystä. Joulupukille Korvatunturille eli haja-asutusalueelle kuljettaa kuitenkin postia vain Posti eli meidän kaikkien omistama valtion yritys. Postilla on lakiemme perusteella vahvat velvoitteet, joita ei taas vastaavasti ole kilpailijoilla. Postin kannattavuus vain heikkenee kuitenkin koko ajan, ja Posti joutuu miettimään, miten se saisi hoidettua myös lakisääteiset velvoitteet, me päättäjät kun olemme antaneet Postille velvoitteita, mutta valtion rahaa ei Postille nykyään anneta ollenkaan.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Posti on joutunut sitten järjestelemään palveluitansa ja irtisanomaan jakelijoitaan, ja ikävä kyllä tämä näkyy palvelun tilanteessa tällä hetkellä.

Me hallituspuolueiden edustajat olemme nyt suuressa haasteessa. Meidän tulee auttaa Postia järjestelemään omaa toimintaansa niin, että me kaikki suomalaiset saisimme kaikenlaista postia vähintään jokainen arkipäivä, kuten olemme saaneet tähänkin saakka. Nykyisellä postilailla se vain on nyt jo erittäin vaikeaa, ja tilanne näyttää vaikeutuvan tästä eteenpäin koko ajan. Tiedän, että meidän vastuullisen hallituspuolueen edustajina on nyt tehtävä lakimuutoksia ja puututtava tilanteeseen. Meidän on varmistettava, että kaikkien meidän lapsenmielisten joulukirjekin kulkee varmasti Korvatunturille myös jatkossa.

Joulupukki, auta meitä hallituspuolueiden edustajia laatimaan sellainen uusi postilaki, että saisimme varmistettua joulukirjeen kulkemisen sinne Korvatunturille myös ensi vuonna ja seuraavanakin vuonna, sillä jos emme nyt muuta lakia, niin Posti on semmoisessa tilanteessa, että emme saa joulupostiamme missään muodossa ajoissa perille sinne Korvatunturille, ja silloin toimiva lahjojen jakeluverkosto ei enää ehdi sen jälkeen töihin.

Auta myös Postin johtoa löytämään järkeviä ratkaisuja, jotta Postin työntekijät eivät joudu raatamaan hullun lailla todetakseen vain, että eivät aina ehdi tehdä työtään kunnialla, vaikka kuinka yrittävät. Tämä voisi tarkoittaa sitä, että aamupäivät jaetaan postia ja iltapäivällä hoidetaan muitakin tehtäviä. Olisi hyvä, jos postipalvelut voitaisiin hoitaa niin, että siihen voidaan yhdistää erityisesti haja-asutusalueella pidempien matkojen päässä muitakin palveluita. Näin voitaisiin varmistaa töitä mahdollisimman monelle postinjakajalle ja ihmisille uusia palveluita — ja tietysti saisimme postin kulkemaan varmasti jokainen arkipäivä.

22.11 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esityksessä talousarvion loppusumma liikenne- ja viestintäministeriön osalta on 3,24 miljardia euroa, mikä on 310 miljoonaa euroa enemmän kuin kuluvana vuonna. Loppusumman kasvun syy on lähinnä hallitusohjelmassa sovitussa perusväylänpidon määrärahojen lisäämisessä. Tämä on hyvä asia. Tästä 3,24 miljardista eurosta liikenneverkolle osoitetaan yli 1,9 miljardia euroa, ja tätä summaa voidaan näissä olosuhteissa pitää kohtuullisena ja oikean suuruisena.

Näinä aikoina tavat, joilla ihmiset liikkuvat, ja tavat, joilla tavaroita liikutetaan, muuttuvat maailmalla ja täälläkin todella kovaa vauhtia. Elämme eräänlaista liikenteen vallankumousta nyt ja lähivuosina. Älyliikenne on monessa paikassa maailmalla jo todellisuutta. Tieinfraassa olevat anturit, kamerat, tiedonsiirtojärjestelmät tarjoavat tiellä liikkuville oikea-aikaista tietoa säästä, liikennetilanteesta, ruuhkista, onnettomuuksista ja vaikkapa tien liepeillä kulkevista eläimistä. Autonominen liikenne eli robottiautot ovat koeikäytössä normaaliliikenteen seassa eri puolilla maailmaa. Suomessakin mahdollisesti voimme matkustaa ensimmäisillä kuljettajattomilla busseilla parin vuoden kuluessa. On vain ajan kysymys, kun autonomiset ajoneuvot eli ilman kuljettajaa kulkevat ajoneuvot tulevat saataville Suomessakin. Ja eikö olisikin hienoa, jos matkustaessaan, minne tahansa sitten meneekin, ei tarvitsisi kasata aikatauluja ja matkareittejä sekä kulkuvälineitä matkaketuksi itse, vaan tietojärjestelmät tekisivät sen ihmisen puolesta. Vaikkapa taksi—juna—lentokone—bussi—taksi-matkaketjut minne tahansa voi ostaa lippuineen kertaheitolla ja tehdä sen itselleen parhaiten sopivalla tavalla ja hinnalla.

Tämä kaikki on mahdollista meillä Suomessakin lähitulevaisuudessa. Se edellyttää kuitenkin sitä, että nyt näitä hankkeita, joita meillä liikennesektorilla on vireillä, viedään eteenpäin ja maaliin asti. Itse asiassa kaikki tällä hetkellä vireillä olevat suuret uudistushank-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

keet tähtäävät tähän tulevaisuuden älyliikennetoimintatapaan: liikennekaari, liikenneverkohanke, tieliikennelain kokonaisuudistus, rautatiekilpailun avaaminen, muu digitalisatiokehityksen edistäminen, nämä kaikki ovat juuri niitä askelia, joita meidän on otettava valmistautuaksemme täällä Suomessa tulevaisuuden liikkumismuotoihin.

Eräs kiinnostava hanke on täälläkin paljon puhuttu Live Oy eli liikenneverkkoyhtiöhanke, jolla uudistetaan liikenneverkon kehittämistä ja rahoitusta. Tämän tavoitteena on luoda taloudellisesti kestävä toimintamalli, joka tarjoaa keinot liikenneverkon pitkäjänteiseen ylläpitoon ja kehittämiseen. Hankkeen esiselvityksen on määrä valmistua kevättälvella ja keskustelu hankkeen tarpeellisuudesta ja sisällöstä voidaan sitten käydä asiapohjalta. Tämä hanke vaikuttaa erittäin kiinnostavalta. Näiden hankkeiden valmistelu- ja toteutustyötä tulee siis jatkaa, kuten suunnitelmissa on.

Arvoisa herra puhemies! Valtiovarainvaliokunta teki erinäisiä lisäyksiä ministeriön esitykseen. Lisäykset ovat liikenneturvallisuutta parantavia perusväylänpidon hankkeita tai elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä kehittäviä hankkeita ja näin ollen erittäin kannatettavia. Näitä hankkeita on kautta Suomen niin Euralla, Haapavedellä, Kihniössä, Kontiolahdella, Loimaalla, Raahessa, Siilinjärvellä, Uraisissa kuin Vimpelissä.

Omalta osaltani olisin toivonut, että valtiovarainvaliokunta olisi päätnyt sisällyttämään aiemminkin käytössä olleen romutuspalkkiomenettelyn jatkamisen myös ensi vuonna. Kyseessä on malli, jonka avulla mahdollistetaan yhä useammalle suomalaiselle uudemman ja vähäpäästöisemmän auton ostaminen. Aiemmillä kerroilla romutuspalkkio on tuottanut valtiolle siihen sijoitetut varat moninkertaisesti takaisin, ja väitteeni on, että niin olisi käynyt tälläkin kertaa.

Arvoisa puhemies! Valtatie 13 Mytönmäen mutka Lappeenranta—Mikkeli-tien välillä Savitaipaleen kohdalla on yksi maanteidemme vaarallisimpia paikkoja. Joka vuosi siinä, ikävä kyllä, sattuu onnettomuuksia. Ponsiluontoisesti esitän, että kun rahoja talousarvioon ei tuolle korjaushankkeelle nyt järjestynyt, niin toivon, että huoli kuitenkin otetaan tosisaan ja rahoitus korjaustoimille järjestetään jollain muulla tavalla ja ensi tilassa.

Arvoisa herra puhemies! Valtiovarainvaliokunta viittaa Yleisradio Oy:n tehtäviä ja rahoitusta arvioineen parlamentaarisen työryhmän kesäkuussa 2016 laatimaan yksimieliseen esitykseen, jonka mukaan Ylen rahoituksen tulee olla valtiontalouden kehysten ulkopuolella. Tuolloinhan todettiin, että julkisen palvelun vero ei sisälly valtiontalouden kehyksiin. Yleisradion rahoitus on siis siirrettävä kehyksen ulkopuolelle, ja tämä tapahtuukin yhteisen sopimuksen mukaan kevään 2017 julkisen talouden suunnitelman laatimisen eli kehysriihen yhteydessä. Tämä tiedoksi niille, jotka ovat asiasta täällä tänäänkin kyselleet. Edelleen esityksen mukaan (Puhemies koputtaa) Yle-veroindeksikorotuksesta luovutaan, ja sekin on näin niukkuuden aikoina oikea ratkaisu ja hyvä signaali.

22.16 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Kun tätä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaa katselee sen suhteen, mitä siellä on opposition muutosesityksiä, tulee sellainen erikoinen tunne, että näissä on useimmissa jotain järkeä. On selvää, että on perusteltua esittää liikenneväyliin panostuksia, ja kun olen toiminut liikenneasioissa sekä valiokunnan puolella että jaoksessa, niin on tullut konkreettisesti selväksi, mikä on tieverkon korjausvelan tilanne, ja on hyvä, että hallitus kohdistaa merkittävästi lisävaroja näihin korjauksiin. Nyt listalla on monia hyviä hankkeita, ja täytyy olla tyytyväinen siihen, että mukana on myös lähelle sijoituvia hankkeita, joiden hyödyllisyyden ulottuvuuksista olen ehkä itse parhaiten tietoinen. Samalla täytyy kuitenkin muistaa, että olisi paljon muitakin perustel-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

tuja ja tarpeellisia hankkeita kautta maan. Ongelmat tieverkon korjausvelassa ulottuvat aivan pääteiden tasolle. On useita maakuntia, joiden keskeisiä valtateitä on ilman ohituskaistoja — tai varsinkaan kahta kaistaa, joita pitkin ajaa.

Yhdyn myöskin edustajien Kopra ja Torniainen vetoomukseen valtatie 13:n parantamiseksi erityisesti mainitun Savitaipaleen—Myttiömäen kohdalta.

Mitä tulee tähän Ylen parlamentaariseen ryhmään, niin sen työssä olisi jonkin verran arvosteltavaa, että esimerkiksi ei leikattu enempää kuin tämä mainittu indeksin leikkaus, mutta se työryhmä on ollut ja mennyt, ja se työ on tehty. Sitä on vaikea ymmärtää, mikä siinä sosialidemokraateille on niin vaikea käsittää, milloin se siirtyy sinne kehyksen ulkopuolelle. Tämä asia on kerrottu isossa salissa jo useita kertoja ja tänäänkin ainakin kahteen kertaan ennen tätä.

22.18 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! On erinomaisen tärkeää, että nykyinen hallitus panostaa merkittävästi väylähankkeisiin. Liikenneväyliemme korjausvelka on kasvanut vuosikymmenien kuluessa huolestuttaviin mittoihin, ja sen arvoksi on arvioitu 2,5 miljardia euroa. Tämän vaalikauden aikana eli vuosina 2016—18 korjausvelan vähentämiseen suunnataan 600 miljoonaa euroa lisärahoitusta ja myös perusväylänpitoon 364 miljoonaa euroa lisärahaa vuosina 2017—2019. Sujuva liikenne parantaakin muun muassa elinkeinolämämme kilpailukykyä.

Arvoisa puhemies! Tampereelle tullaan rakentamaan katuraitiotie kaupunginvaltuuston päätöksellä, ja hankkeelle annetaan tämän budjetin myötä valtion rahoitusta 71 miljoonaa euroa. On kuitenkin mainittava, että raitioliikenteen käyttöönotolle olisivat tarjonneet erittäin hyvän vaihtoehdon samassa maakunnassa eli Sastamalassa Pirkanmaalla valmistettavat sähköbussit. Niitä on syksyllä otettu matkustuskäyttöön Turussa. Näitä sähköbusseja on tarkoitus käyttää kotimaan lisäksi myös muun muassa Tanskassa. Ainakin muunneltavuudeltaan sähköbusseihin nojautuva liikkumisjärjestelmä on ylivoimainen raitiotiehen verrattuna. Sähköbussi on energiatehokas, ja se on tulevaisuuden teknologiaa. Sähköbussien valmistus myös työllistää huomattavan määrän työntekijöitä kotimaassa. Sähköbussin hinta on tällä hetkellä kaksinkertainen tavalliseen dieselbussiin verrattuna, mutta akkuteknologian ja muun tekniikan kehittymisen myötä kustannukset tulevat mitä todennäköisimmin alentumaan merkittävästi lähitulevaisuudessa.

Edustajat Kasvi ja Kopra ottivat aiemmin puheeksi myös muun muassa Tampereella testattavana olevat robottiautot. Nekin saattavat mullistaa liikkumisemme tavalla, jota emme vielä osaa edes kunnolla kuvitella.

22.20 Ari Torniainen kesk: Arvoisa puhemies! Haluan vielä ottaa esille koko Suomessa toimivien nopeiden tietoliikenneyhteyksien tärkeyden. Ne ovat erittäin tärkeitä yrittäjien ja toimeentulon kannalta koko Suomessa.

Ministeri Berner on saanut aikaiseksi valtiovallan ja suomalaisten teleoperaattorien välillä kumppanuusohjelman, jossa operaattorit ovat sitoutuneet sijoittamaan miljardi euroa nopeisiin laajakaistayhteyksiin. Digitaalisiin palveluihin tarvitaan mobiiliverkkoja, mutta ennen kaikkea tarvitaan myös valokuituverkkojen rakentamista. Nämä molemmat täydentävät toisiaan ja molemmat ovat tärkeitä, kuten edustaja Kasvi omassa puheenvuorossaan toi hyvin esille.

Tällä hallituskaudella parannetaan valokuituyhteyksien saatavuutta muun muassa yhteisrakentamisen ja -käytön kautta infrahankkeissa ja myöskin parannetaan pienten val-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

okuituverkkorakentajien mahdollisuuksia erilaisiin hankkeisiin. Se on hyvä asia. Ja kyllä keskustalaisille nimenomaan valokuituverkkojen rakentaminen koko Suomeen on äärettömän lähellä sydäntä ja haluamme viedä sitä asiaa eteenpäin, mutta tarvitaan siis toimivia sekä valokuituverkkoja että mobiiliverkkoja. Kiinteä laajakaistayhteys on ehdoton edellytys ammatilliselle toiminnalle. Näin on maininnut kovin moni haja-asutusalueella asuva maatalous- tai muun alan yrittäjä, ja he kyllä tietävät, mistä puhuvat.

22.22 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! Aluksi pitää hallitusta kehua, että liikennekaaresta päästiin sopuun. Toivottavasti todella kaarella voidaan ratkaista liikennepalveluiden edistyminen tai ainakin katkaista se näivettyminen maaseudulla ilman suurempia häiriöitä.

Nykyinen hallitus on lähtenyt runsaalla kädellä investoimaan tiestön 2,4 miljardiin euroon kohonneeseen korjausvelkaan, ja nämä hankkeet, tosiaan vajaa miljardi euroa, ovat historialliset. Näin päästään korjaamaan biotalouden ja elinkeinoelämän kuljetuksille tärkeää alemmaa tieverkkoa ja puunkorjuukin onnistuu kelillä kuin kelillä.

Pirkanmaalla on odottamassa useita perusväylänpidon investointeja. Valtatie 3:lle saadaan Hämeenkyröön nyt eritasoliittymä Kyröskoskelle, mutta varsinainen Kolmostien suurenremontti saataneen toivottavasti, kun Live Oy lähtee toimimaan. Valitettavasti valtatie 9, jossa jälleen oli onnettomuus, Tampere—Orivesi-välillä kaipaisi vilkasliikenteisenä tienä korjausrahaa, mutta sitä ei vielä ole näköpiirissä. Tampereen ratapihaa parannetaan ja Tampereen ja Seinäjoen välisen junaradan akselipainoa nostetaan, ja se on tärkeää bio- ja metsäteollisuuden kuljetuksille.

Ensi vuonnahan käynnistyy hankkeita ihan ympäri Suomen, ihan Oulusta Mikkeliin, mikä on hyvä asia. Tunnen aika hyvin nämä tiet, kun niitä on tullut ajeltua: kyllä tarvetta on joka puolella Suomea.

Kehysriihessä tosiaan tehtiin päätös Tampereen raitiotien rahasta. Minä olen samaa mieltä kuin edustaja Savio, että sähköbussit olisivat olleet tehokkaampi vaihtoehto, mutta nythän sitten tarvitaan joka tapauksessa niitä sähköbussseja, koska raitiotiehän ei kata kuin noin 15 prosentin alueen Tampereella asujista.

Kaupunkien kehittämisessä valtiolla on roolinsa, mutta liikennerahoituksen nykytasolla mittavia valtionosuuksia ei ole kaikkii kaupunkien suurinvestointeihin. Resursseja ei voi merkittävästi leikata koko muun Suomen palveluista ja verkoista, ja tämä pitäisi innokkaimpienkin lobbareiden ymmärtää.

Myös paikalliset seututiet ja yksityistiet ovat tärkeitä. Jo pienellä rahalla yksityisteitä saadaan korjattua. Ja todellakin yksityisteistähän tulee uusi joustavoittava laki. Tästä hyötyvät tietysti sekä kesämökkiläiset, maaseudun ihmiset että myös biokuljetus, puun kuljettaminen.

Kehumisen arvoinen on myös kumppanuusohjelma valtiovallan ja suomalaisten teleoperaattoreiden välillä tietoliikenneyhteyksien edistämiseksi koko maahan. Se on yhteensä noin miljardin euron paketti, ja toivottavasti se toteutuu nyt sitten mahdollisimman pikaisella aikataululla.

Jäämeren koilliskaapelin osalta on syytä edetä. Kun kaapeli kulkisi Suomen kautta, se olisi maallemme mahdollisuus muodostua kansainväliseksi dataliikenteen solmukohdaksi. Suomen valtteina ovat tässä yhteiskunnan vakaus ja viileä ilmasto, korkea tietoturvalisuus ja yksityisyydensuoja. Ja se myös voisi edistää sitä, että saisimme myös raideyhtiöiden rakentamisen Jäämerelle.

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

Junaliikenteen palveluiden oston on ehdotettu reilu 30 miljoonaa. Pirkanmaalla on tarvetta saada jatkorahoitus VR:n velvoiteliikenteelle vuonna 2017, jotta henkilöjunaliikenne jatkuisi Tampere—Orivesi—Vilppula—Haapamäki-yhteydellä. Tämä tarkoittaa kolmea päivittäistä vuoroparia aina siihen saakka, kunnes henkilöjunaliikenne vapautuu kilpailulle, ja toivon mukaan operaattoreita löytyy. Se on hankalaa, että nämä on päätetty näin lyhytjännitteisesti nyt vuosi kerrallaan, nämä junaliikenteen ostot.

Suomen pyörät pitää saada pyörimään. Kuljetukset voidaan hoitaa tehokkaasti ja taloudellisesti, ja liikenneinvestoinnit, ne tuottavat monin verroin enemmän kuin mitä niihin on investoitu. Ja toisaalta voi sanoa myös, että emme me voi kaiken aikaa siirtää lisärasitusta autoilijoille.

Perustettavan liikenneverkkoyhtiön tarkoituksena on luoda väline, joka turvaa väylien rakentamisen ja sen rahoitustason, ja todellakin rahaa on ollut käytettävissä joka vaalikausi entistä vähemmän näihin uusiin hankkeisiin. Ja väyliä ei siis olla myymässä, valtio omistaa edelleen tuon yhtiön, mutta sieltä voidaan saada sitten investointipankeilta ja eläkeyhtiöiltä rahaa investoimaan suomalaiseen infraan.

Kolmostien kunnostus Tampereelta Pohjanmaalle voisi olla Live Oy:n pilottihanke. Se palvelisi 3—5:tä maakuntaa. Kolmostien remontin hinta 160 miljoonaa euroa on iso raha, mutta tosiaankin uskon, että sillä on hyvin tärkeä merkitys myös Suomen vientikaupalle ja todellakin ihan aina Atlantille saakka tuo liikenne ulottuisi.

Kaiken kaikkiaan täytyy sanoa, että voi olla tyytyväinen, miten on nyt satsattu rahaa näihin teiden korjaamisiin, mutta tähän on loputon työmaa, koska 2,4 miljardia on tämä korjausvelka, eli kyllä meillä töitä vielä riittää, että saamme Suomen tiestön, tämän meidän kansallisaarteiston, jos voi näin sanoa, kuntoon.

22.27 Toimi Kankaanniemi ps: Herra puhemies! Täällä on noussut esille vanhojen autojen romutuspalkkio. Siitä hieman keskusteltiin jaostossakin ja todettiin asiantuntijoiden lausumana, että sitä ei ihan joka vuosi kannata pitää käytössä. Se oli vuonna 2015, ja siitä on erittäin hyvät kokemukset, jotka puoltavat sitä, että ehkä taas 2—3 vuoden kuluttua voisi olla sopiva aika ottaa se menettely käyttöön.

Herra puhemies! Täällä on keskusteltu tästä Tampereen ratikkahankkeesta. Se ei tietysti sinänsä meikäläisille kuulu, mutta totean, että kyllä sastamalalaiset sähköbussit olisi ollut paljon parempi, joustavampi ja nykyaikaisempi järjestelmä kuin tämä jäykkä, 1800-luvun perustekniikkaa myötäilevä raitiotiejärjestelmä. Mutta näin nyt on päätetty.

Herra puhemies! Kolmantena asiana tässä totean, että tämä liikenneverkkohanke on erittäin tärkeä, ja uskon, että oma ryhmäni sitä kannattaa. Selvittäminen on käynnissä, ja toivottavasti siitä saadaan sellaiset mallit, että ne voidaan hyväksyä ja toteuttaa nopeasti. Se mahdollistaa suurten hankkeitten toteuttamisen nopeasti ja joustavasti, ja tulevat varmasti nopeasti myös tuotot takaisin. Siinä vain on ongelmia: ilmeisesti se, miten se yhtiö rahoitetaan, mitä veroja, maksutuloja sille siirretään ja mitä järjestelmiä siinä tarvitaan, ja esimerkiksi se, miten eduskunta voi vaikuttaa liikennepolitiikkaan, kun budjetin ulkopuolelle perustettava yhtiö hoitaa näin merkittäviä asioita.

22.29 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Pari asiaa vielä liikennepuolelta.

Ensinnäkin tämä valokuituverkko, josta on paljon puhuttu. On aivan välttämätöntä, että tähän maahan saadaan rakennettua aivan yhtäläinen, koko maan kattava nopea valokuituteknikkaan perustuva verkko, joka takaa jokaiselle suomalaiselle sen 100 megabittisekun-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

nin yhteyden, joka lieene hyvä tavoite. Olen ihmetellyt sitä, kun viime vaalikaudellahan, 2009, teki Vanhasen kakkoshallitus peruspäätöksen siitä, että tähän hankkeeseen lähdetään mukaan. Aika moneen kuntaan on jo saatu ne valokuituyhteydet syntymään. Muun muassa kotikuntani Ilomantsin rakennushanke on jo valmis, ja valokuituverkko on kokonaisuudessaan käytössä ja on erittäin tarpeellinen ja hyödyllinen. Toivoisin nyt hallitukselta vielä — kun tälle vaalikaudelle erikoisnimettyä rahaa tälle hankkeelle ei ole, viime vaalikaudelta jääneitä rahoja käytetään — niin vielä ottaisin tässä puolivälitarkastelussa tämän asian esille, koska ilman valokuitutekniikkaa myöskään nämä langattomat laajakaistayhteydet eivät kunnolla toimi, koska tosiasia on se, että erilaisten linkkimastojen välillä täytyy olla valokuituyhteys, että se langaton laajakaistaverkkokin saadaan pelittämään. Eliikkä valokuitutekniikka siihen tarvitaan, ja se samalla tukee myös tätä langatonta verkkoa.

Toinen asia, arvoisa puhemies, on tämä edustaja Tolppasen mainitsema sananvapausvuodatus. Suomessa vallitsee aivan varmasti täydellinen sananvapaus, ja niin sen pitää ol-lakin. Journalisteilla itsellään on itse laatimansa säännöt, Suomen Journalistiliiton laatimat säännöt vuodelta 2014, joiden mukaan toimittajat arvokasta työtään tekevät, ja siellä on aivan selvät ohjeet, miten tulee toimia. Siitä tähän tässä viimeisessä kohussa oli kysymys. Mitä tulee sitten Ylen omiin sisäisiin asioihin, sen varmaan he osaavat itse siellä selvittää, ei si-inä ulkopuolisia avustajia tarvita. Mutta aina pitää muistaa, sananvapaudesta kun puhuta-an, niin puhuttiinpa miten tahansa, siihen liittyy aina vastuu. Yksi vastuu on se, että nou-datetaan olemassa olevia sääntöjä.

22.31 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Teiden, valtaväylien ja tietoverkkojen toimivuus on välttämättömyys avoimelle ja aktiiviselle yhteiskunnalle. Väylien kunnossa-pidosta huolehtimisen lisäksi uusien väylien rakentaminen on mitä parasta politiikkaa myös työllisyyden ja yrittäjyyden edellytysten parantamiseksi sekä asumisen mahdollista-miseksi joka puolella Suomea. Tällaisia tasapainoista Suomea rakentavia liikennepoliitti-sia ratkaisuja on nyt käsittelyssä olevassa talousarviossa useita.

Yksi näistä tärkeistä tulevaisuuden ratkaisuista on nopean Helsinki—Turku-junayhtey-den suunnitteluun ensi vuodelle osoitettu 10 miljoonan euron määräraha. Tämä nyt "tun-nin juna" -nimellä kulkeva hanke on ollut keskusteluissa ja erilaisissa visioissa jo kymme-niä vuosia. Maakuntakaavojen aluevarauksetkin taitavat olla jo täysi-ikäisiä. Nopean uu-den junayhteyden rakentamista on siis haluttu jo pitkään, mutta tämä halu ei ole muuttunut lihaksi tätä ennen. Nyt nopean uuden ratalinjauksen, Helsinki—Turku-yhteyden, sekä sen rinnalle kaavaillun lähiliikenteen jatkosuunnittelu saadaan konkreettisesti liikkeelle.

Kiitän etenkin ministeri Berneriä. Ilman häntä tuskin tunnin juna olisi nytkään nyt-kähtänyt eteenpäin. Tämä on todella suuri ja pitkälle aikajänteelle ulottuva hanke, mutta kannattavuusarvioiden mukaan siitä Uudellemaalle, läntiselle Suomelle ja koko maallem-me syntyvät hyödyt tekevät hankkeesta kokonaistaloudellisesti kannattavan. Toivottavasti suunnittelu etenee sujuvasti ja sopuisasti, jotta pääsisimme tekemään jatkopäätöksiä hank-keen osalta mahdollisimman pikaisesti.

22.33 Juha Pylväs kesk: Arvoisa puhemies! Uusien innovaatioiden ja ratkaisujen lisäksi Sipilän hallitus panostaa perusväylänpitoon. Korjausvelkaa lyhennetään kiitettävästi täällä jo useiden edustajien esiin tuomalla melkein miljardilla eurolla. Tämä on hieno ponnistus hallitukselta ja ministeri Berneriltä. Korjausvelkahankkeet tuovat yhteiskuntaamme työtä

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

ja parantavat elinkeinoelämän mahdollisuuksia. Ilman kunnossa olevia teitä elinkeinoelämän on vaikea toimia. Toimivaa tieverkkoa tarvitaan koko maassa.

Korjausvelkaohjelmassa yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen suunnataan 10 miljoonan tasokorotus kolmelle seuraavalle vuodelle. Tällä avitetaan myös biotalouden vahvistumista, kun puu saadaan liikkeelle entistä paremmin harvempaan asutuilta alueilta. Uusiin väyläinvestointeihin suunnataan 700 miljoonaa euroa. Tästä potista kiitollisuudella voin todella kotimaakuntani Pohjois-Pohjanmaan saavan osan valtatie 4:n kunnostukseen välille Oulu—Kemi.

Liikennekaari on edennyt toiseen vaiheeseen. Tavoitteena on edistää eri liikennemuotojen yhteentoimivuutta ja näin helpottaa matkaketjujen muodostamista ja tarjoamista asiakkaille. Uudet innovaatiot ja digitalisaatio ohjaavat myös tätä hanketta.

Näitä uudistuksia on myös syytä odottaa ennemminkin liikkumista kehittäväinä kuin uhkakuvana. Tavoitteena on löytää joukkoliikenteeseen rajapinnat avaava malli, josta asiakkaat ovat hyötymässä parempina palvelukokonaisuuksina. Sellaisia voisivat olla vaikkapa asiakaslähtöisyys, lippu- ja matkajärjestelmien yhteentoimivuus sujuvien matkaketjujen mahdollistamiseksi sekä helposti käytettävissä oleva informaatio joukkoliikenteen aikatauluista, hinnoista ja matkaketuista. Tyhjien joukkoliikenneajoneuvojen ajattamiseen yhteiskuntamme tuet eivät jatkossa enää riitä, vaan järjestelmäkeskeisyyttä pitää aidosti muuttaa asiakaslähtöiseen suuntaan.

22.35 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Haluaisin vielä pariin asiaan kiinnittää huomiota tässä keskustelussa. Täällä on nostettu esille Tampereen raitiovaunuihin investointi ja sen saama valtiontuki. Se on myönnetty, mutta itse olisin pitänyt kyllä paljon paljon järkevämpänä vaihtoehtona, jos tamperelaisetkin olisivat ymmärtäneet ottaa sastamalalaisen sähköbussin sinne käyttöönsä. Se olisi ollut ympäristöystävällinen, joustava, palvelut suomalaista teollisuutta ja varmaan aluepolitiikkaakin erinomaisen hyvällä ratkaisulla. Linja-autossa kumipyörillä kuitenkin aina etupyörät kääntyvät haluamansa kadun suuntaan, ja nyt kun raitiovaunuliikenne tulevaisuudessa Tampereelle tulee, niin se on sidottu niihin kiskoihin, haluttiin sitä sitten tai ei, joten tällainen nykyaikainen sähköbussi olisi ollut aivan loistava valinta myös tamperelaisille.

Täällä kannettiin suurta huolta myös Korvatunturille menevistä joulupostikorteista, menevätkö ne aikanaan perille. Itse kannan myös suurta huolta siitä, saavatko tulevaisuuden lapset viestinsä perille joulupukille, ja siksi valokuitu on välttämätön myös siellä pohjoisessa. Toivonkin, että tämä hallituksen ajama hanke, että kaikki niin sanotut savut saadaan valokuitukaapelien ulottuviin, takaa myös sen, että tulevaisuudessa lapset myös saavat tämän tärkeän kirjeen joulupukille sähköisessä muodossa välitettyä, koska halusimme me sitten tai emme, niin tulevaisuuden lapset sen sähköisesti kirjoittavat. Toivottavasti he kirjoittavat myös kortin sinne pukille, mutta tämä sähköinen valokuitu on myös välttämätömyys siellä Korvatunturin maisemissa.

22.37 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puhemies! Tämä Tampereen raitiovaunu kyllä ehkä ansaitsee siinä mielessä enemmänkin huomiota, että se on minun mielestäni tämän pääluokan kummallisoin episodit. On omituista, että enemmistöhallitus laittaa rahaa yli 70 miljoonaa hankkeeseen, jota sen kahden suurimman puolueen paikalliset valtuutetut käsittävät aika yksituumaisesti vastustivat, eikä tässäkään salissa kukaan tunnu asiaa erityisen suuresti kannattavan. Tulee mieleen kysymys, että heiluttaako tässä nyt häntä koiraa, ja miten

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

näihin asioihin yleensä voidaan vaikuttaa. On tietysti hyvä, että annetaan rahaa vain yksi kolmannes, mutta onko tarpeen tukea suorastaan ollenkaan? Siinä raitiovaunussa kyllä mielestäni korjataan ongelmaa, jota ei ole olemassa. Tämä kuulostaa jonkinäköiseltä liikenteen Guggenheimilta — erona on vain se, että tälle nyt tulee sitä valtion rahaa, vaikka kuinka tässä räpättäisiin.

22.38 Satu Hassi vihr: Arvoisa puhemies! Kaikille niille, jotka haluavat sähköbussseja Tampereelle, voin kertoa, että sähköbussiliikenne on tänään alkanut Tampereella. Sähköbussilinja numero 2 Pyyrikintorin ja Rauhaniemen välillä on tänään vähän kello 10 jälkeen, aivan aikataulun mukaisesti aloittanut toimintansa. Sähköbussit ja raitiovaunu eivät ole Tampereella eivätkä muuallakaan, missä raitiovaunuja harkitaan, mikään vaihtoehto toisilleen, vaan ne täydentävät toisiaan.

Kun tässä kotimaisuudesta puhutaan, niin mainittakoon, että Tampere tilaa ne raitiovaunut Kainuusta. Luulisi, että tässä salissa on myöskin sellaisia edustajia, joita se asia kiinnostaa.

Tampereen tämä joukkoliikennratkaisu on varmaan yksi perusteellisimmin selvitettyjä asioita, mitä Suomen kunnissa ylipäättänsä on päätetty. Selvitysten mukaan se on pitkällä aikavälillä ylivoimaisesti taloudellisin vaihtoehto, sen takia että raitiovaunun sekä energia- että muut käyttökustannukset ovat selvästi edullisimmat. Lisäksi juuri siksi, että raitiovaunulinja pysyy paikallaan ja siihen voidaan luottaa, se mahdollistaa myöskin kaupunkirakenteen kehittämisen, tiiviimmän asutuksen sen linjan varrella. Mutta todella sähköbussit tulevat, ja toivon, että lyhyemmän matkan liikenne ja myöskin raitiovaunulinjan syöttöliikenne mahdollisimman nopeasti siirtyvät käyttämään sähköbussseja, ja toivon, että vammalalaiset niissä tarjouskilpailuissa sitten aikanaan pärjäävät.

22.40 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Keskustelua on käyty jo pitkään, mutta itse haluan ihan lyhyesti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan todeta tyytyväisyydellä sen, että hallitus itse asiassa ensimmäisenä maan historiassa tarttuu tällä tavalla tähän korjausvelkaan. Meillä liikenteeltä kerätään veroja jopa noin 7 miljardia eri tavoilla, polttoaineen ja autoveron ja muiden kautta, ja vielä yritetään keksiä uusiakin veroja liikenteen puolelle. Niistä ehkä keskustelemme joskus myöhemmin, mutta on hyvä, että tästä potista edes nyt rahaa ohjataan tänne tieverkon kunnossapitoon. Siellä on iso korjausvelka, ja tällä ehkä noin neljännes voidaan nyt kuroa sitä kiinni, eli jos samalla tahdilla edetään, niin 12 vuotta menisi siinä — jos korjausvelkaa ei yhtään lisää tulisi, ja kun tosiasia on, että sitä tulee myös vuosittain lisää, niin tälläkään tahdilla ei vielä kolmessaakaan vaalikaudessa tätä korjausvelkaa kiinni oteta.

Arvoisa puhemies! Sitten huolissani olen siitä, että ministeri Berner ei ole aktiivisemmin puuttunut VR:n omistajaohjauksesta vastaavana ministerinä siihen, että VR on nyt tehnyt esimerkiksi ratkaisun, että pääradalla junat eivät pysähdy Hämeenlinnassa eivätkä Riihimäellä, ja ne ovat alueita, jotka tämä hallitus on kuitenkin muuten hyväksynyt ja tunnustanut tämän maan keskeiseksi kasvukäytäväksi. MAL-sopimukset on tälle alueelle tehty, ja nyt VR, jolla on yksinoikeus ja erityistehtävä, ei jostain syystä halua huolehtia siitä tehtävästä ja jättää monta sataa tuhatta hämeenlinnalaista matkustajaa vuoden aikana ilman näitä palveluita. Itse olen tullut siihen johtopäätökseen, että en enää pysty itse puolustamaan VR:n erityistehtävää ja monopoliasemaa, (Puhemies koputtaa) vaan olen sitä miel-

Underpunkt i budgeten PR 137/2016 rd

tä, että ministeri Bernerin pitää edetä määrätietoisesti sen eteen, että saamme kilpailua. Olen varma, että joku haluaa hämeenlinnalaiset ja riihimäkeläisetkin junalla kuljettaa.

22.42 Eeva-Maria Maijala kesk: Arvoisa puhemies! Korjausvelkapaketti on meillä suuri, ja paljon sillä tullaan saamaankin tuloksia aikaiseksi. Mutta senkin jälkeen jää vielä todella paljon korjattavaa. Sen vuoksi meidän tulee ottaa käyttöön tämä digitalisaatio ja uusi tekniikka. Meillä on Suomessa käytössä kotimaista tekniikkaa, maatutkaluotainsysteemejä, joilla voidaan tutkia hyvin tarkasti teiden kuntoa.

Otan esimerkiksi hampaiden hoidon: Elikkä jos 20 prosenttia hampaista on todella huonossa kunnossa, silloinhan tuntuu, että kaikki on todella heikosti. Mitä tehdään? Ei koko hammaskalustoa silloin oteta pois, vaan kyllä sen jälkeen otetaan röntgenkuvat ja todetaan, että nuo hampaat ovat rikki. Ne hampaat korjataan, ja hyvää kaikki. Entäs sitten tiet? Jos 20 prosenttia tiestä on huonossa kunnossa, eli 200 metriä kilometriltä, niin mitä tänä päivänä tehdään? Tänä päivänä todetaan, että tie on niin huonossa kunnossa, että täytyy peruskorjata kokonaisuudessaan — ja on muuten älyttömän kallis systeemi. Me pystymme nykyisellä tekniikalla tutkimaan nämä teitten pohjat, missä kunnossa ne ovat, ja on mahdollista, että kun ne maatutkaluotaimella tutkitaan, niin vain 20 prosenttia korjataan, ja olemme erittäin hyvässä tuloksessa ja rahaa riittää todella paljon tiestön korjaamiseen.

Vastaavalla tavalla myöskin ennakoiva toiminta, elikkä hampaat kun hoidetaan, harjataan jatkuvasti, niin ei tarvitse paikata. Tiestöpuolella on sama asia, että jos maatutkaluotaimella voidaan tutkia ja hoidetaan ennakoivasti, niin ei tarvitse tehdä näitä korjausasioita. Toivon, että lähiaikoina saamme tällä systeemillä paljon toimintoja aikaiseksi.

22.44 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Kuuntelin tuota Tampereen ratikkakeskustelua, ja siinä nyt kuvaavaa on se, kuinka kova kilpailu meillä täällä keskenämme alkaa olla näistä työpaikkatavoitteista. Katsoin tuon yrittäjän, joka sai tämän ratikkatilauksen ja kehittämisen sinne Tampereelle, ja se on Transtech Oy ja Otanmäestä, ja aluepoliittisesti silloin tarvitaan niitäkin työpaikkoja. Toivon, että tämä puoli tyydyttää näitä muita, mitkä ovat menettäneet osaltaan, että kuitenkin nämä työpaikat ovat jääneet Suomeen ja aluepoliittisesti hyvään suuntaan.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av huvudtiteln.