

Plenum

Måndag 19.12.2022 kl. 9.59—21.58

4.2. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

Andre vice talman Juho Eerola: Nu presenteras huvudtitel 31 gällande kommunikationsministeriets förvaltningsområde. — Debatten inleds av ordföranden i finansutskottets trafikdelegation, ledamot Jokinen, varsågod.

Debatt

15.00 Kalle Jokinen kok (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat ensi vuoden talousarviossa ovat 3,4 miljardia euroa. Se on noin 175 miljoonaa euroa vähemmän kuin kuluvan vuoden varsinaisessa talousarviossa.

Valiokunta on tyytyväinen siihen, että eduskunnan kannanottoihin ja lausumiin kyberturvallisuuden rahoituksesta on reagoitu lisäämällä merkittävästi kyberturvallisuuden rahoitusta kevään kehysriihessä ja vuoden 23 talousarvioletyksessä — siitä kiitos ministeri Harakalle. Valiokunta pitää tärkeänä, että kyberturvallisuuden riittävästä resursseista huolehditaan myös jatkossa, sillä Suomen turvallisuusympäristön muuttumisen vuoksi kyberturvallisuuden merkitys yhteiskunnassa on kasvanut merkittävästi. Valiokunta kiinnittää huomiota myös kyberturvallisuusalan koulutustarpeisiin. Suomeen tarvitaan tulevina vuosina 5 000—8 000 uutta kyberturvallisuusalan ammattilaista, ja myös alan jatkokoulutuksesta on huolehdittava.

Perusväylänpito on liikenneverkon runko ja kivijalka. Perusväylänpitoon ehdotetaan 1,3 miljardin euron rahoitusta. Se on noin 144 miljoonaa euroa vähemmän kuin vuonna 21. Määräraha ei vastaa parlamentaarisen Liikenne 12 -suunnitelman mukaista tavoitetasoa, joka oli 1,4 miljardia euroa. Kuten tiedetään, perusväylänpidon rahoitustilanne on vaikea. Esimerkiksi maanrakennusindeksi nousi vuodessa 15 prosenttia ja bitumi kallistui lähes 40 prosenttia. Vuosittain pitäisi päällystää noin 4 000 kilometriä tieverkkoa, jotta sen kunto ei heikkenisi. Ensi vuodelle päällystysohjelman pituuden arvioidaan olevan vain noin 2 000 kilometriä. Kustannustason noususta ja alimitoitetusta rahoituksesta johtuen väyläverkon korjausvelka kasvaa edelleen, ja sen arvioidaan olevan vuoden 23 lopussa noin 3,1 miljardia. Valiokunta kiinnittää huomiota myös alemmanasteisen tieverkon kuntoon, jonka korjausvelka on mittava.

Valiokunta toteaa, että korjausvelan vähentäminen edellyttää, että perusväylänpidon rahoitustaso nostetaan Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti 1,4 miljardiin euroon. Lisäksi määrärahaan tulee tehdä vuosittain kustannustason nousun vaatima indeksikorotus, jotta parlamentaarisen Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet voidaan saavuttaa. Korjausvelkaa lieventääkseen valiokunta lisää perusväylänpidon hankkeet -momentille 24 600 000 euroa ja osoittaa sen eri puolilla maata sijaitseviin pienehköihin liikenneturvallisuutta, elinkeino-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

elämän toimintaedellytyksiä sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin 71 hankkeeseen mietinnön liitteenä olevan hankelistan mukaisesti.

Arvoisa puhemies! Aiemmin päätettyjen väyläverkon kehittämishankkeiden rahoitusvaltuudet ovat yhteensä 2,1 miljardia euroa, ja ensi vuonna niiden rahoitustarve on 414 miljoonaa euroa. Työn alla on kaikkiaan 17 ratahanketta, 13 tiehanketta, yksi vesiväylähanke ja lisäksi neljä liikenneväylien suunnitteluhanketta. Esitykseen sisältyy yksi uusi kehittämishanke: se on Oulun Poikkimaantien kunnostus, jossa valtion rahoitusosuus on 30 miljoonaa euroa. Hanke on ehdollinen liittyen Stora Enson tehdasinvestointiin.

Valiokunta pitää tärkeänä, että hankkeiden valtuus- ja määrärahatilannetta seurataan ja niiden riittävyttä arvioidaan jatkuvasti. Samoin pidetään tärkeänä, että otetaan huomioon kustannustason nousu ja varataan riittävä ja pitkäjänteinen rahoitus väyläverkon kahdeksanvuotisen investointiohjelman toteuttamiseen.

Arvoisa puhemies! Valiokunta kiinnittää huomiota Digirata-kulunvalvontajärjestelmän kehitystarpeeseen. Valiokunta pitää tärkeänä huolehtia rataverkon ajankohtaisista kunnostus- ja kehittämistarpeista sekä varmistaa rataverkon turvallisuus ja jokapäiväinen liikennekävyys. Sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen kannalta on tärkeää panostaa rataparasiteetin lisäämiseen etenkin pääradalla matkalla Helsingistä Ouluun. On myös tärkeää, että selvitysasteella olevat suuret ratahankkeet eivät hidasta olemassa olevan rataverkon kunnossapitoa tai peruskorjauksia ja niiden rahoitus käsitellään erikseen liikennejärjestelmäsuunnitelman muusta rahoituksesta. Valiokunta pitää edelleen tärkeänä verkkoyhteyksien toimivuutta junissa ja junakuuluvuuden parantamista.

Arvoisa puhemies! Lopuksi liikennejaoston puolesta haluan kiittää ministeri Harakkaa ja koko liikennealan virkamiehistöä sekä kaikkia sidosryhmiä hyvästä yhteistyöstä vuoden 22 aikana. Erityisen ammattitaitoisesta työstä kiitän erikseen valiokuntaneuvos Hellevi Ikävalkoa ja kaikkia liikennejaoston jäseniä. Toivotan kaikille turvallista liikennettä ja rauhallista joulunaikaa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitoksia. — Ministeri Harakka.

15.05 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Vastaavasti kiitokset puheenjohtaja Jokiselle erinomaisesta yhteistyöstä ja hyvästä katsauksesta tähän hallinnonalan pääluokkaamme.

Tosiaan määrärahat vuodelle 23 ovat yhteensä noin 334 miljardia euroa, liikenne- ja viestintäverkkoihin 1,9 miljardia, liikenteen ja viestinnän palveluihin 853 miljoonaa sekä hallintoon, toimialan yhteisiin menoihin 650 miljoonaa euroa. Vastaamme hallituksen voimakkaasti kohonneisiin kustannuksiin ja muihin Venäjän hyökkäyssodan aiheuttamiin haasteisiin tienpidossa. Perusväylänpitoon lisätään 50 miljoonaa euroa ja jo aiemmin päätetty 15 miljoonan euron leikkaus peruutetaan. Saimaan kanavan keskeytetyistä kehittämishankkeista vapautuva raha ohjataan muualle itäiseen Suomeen saavutettavuuden ja logistiikan parantamiseen, yli 30 miljoonaa euroa ensi vuonna.

Kyberturvallisuuden panostaminen jatkuu, ja tässä edelleen kiitos jaoston puheenjohtajan aktiivisuudesta asiassa. Koordinaatiovastuuhan on liikenne- ja viestintäministeriöllä, ja linjaukset tehdään digitalisaation, datatalouden ja julkisen hallinnon kehittämisen ministeriryhmässä. Kokonaisuutena eri hallinnonalojen kyberturvallisuuteen on varattu peräti 54 miljoonaa euroa, josta 1,3 miljoonaa euroa Liikenne- ja viestintävirastolle ja 3 miljoonaa euroa sitten ministeriölle. Luotettavat tuotteet ja palvelut ovat keskeinen edellytys digita-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

lisaatiolle, ja koska korkea kyberturvallisuuden ja tietoturvan taso ylläpitävät talouden ja yhteiskunnan kilpailukykyä kaikilla sektoreilla, me kiinnitämme, yhtä lailla kuin valiokunta, huomiota siihen, että varmistetaan myös jatkossa riittävät resurssit samoin kuin alan koulutustarpeet, joista jo ministeri Honkosen kanssa ollaan käyty hyviä, alustavia suunnitelmia.

Digitalisaation lisäksi Suomen elinkeinoelämän tukemiseksi tarvitaan panostuksia infraan. Puheenjohtaja mainitsikin jo uutena hankkeena tämän Oulun Poikkimaantien kehittämisen, ehdollinen Stora Enson investointipäätökselle. Hallituksen tavoitteena on myös muun muassa ministeriöiden välistä yhteistyötä tiivistämällä ja uuden toimintamallin käyttöön ottamisella nopeuttaa strategisten investointien saamista Suomeen. Tähän liittyy vahvasti oikea-aikainen tarpeiden selvittäminen ja suunnittelu liikenneinfrastruktuurin osalta. Monissa investoinneissa olemmekin voineet panostaa myöskin välttämättömiin logistisiin panostuksiin samaan aikaan, kun näitä merkittäviä teollisia investointeja Suomeen on tehty.

Arvoisa puhemies! Väylänpidossa huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja linjaukset. Priorisoimme rahoituksen kohdentamisessa liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimukset, ja kohonneiden hoito- ja ylläpitokustannusten vuoksi se tarkoittaa käytännössä sitä, että korjaukset ja parantamiset eivät ole sillä tasolla kuin toivoisimme. Tämä on parlamentaarisesti sovittu, ja kun katson tässä ympärilläni, näen ansioituneita edustajia, jotka olivat mukana tässä Liikenne 12 -työssä, ja varmasti aivan tämän kauden loppuun erikseen kiitän jokaista tästä arvokkaasta työstä. Tämän Liikenne 12 -suunnitelman mukaisten tavoitteiden ja toimenpiteiden toteuttaminen todellakin edellyttää talousraamin huomioimista budjetoinnissa myöskin nyt ja tulevana vuosina.

Vaikka perusväylänpidon osalta hallitus on neljänä vuonna pysynyt keskimäärin 300 miljoonan vuosittaisissa korotuksissa — siis yli miljardi euroa hallituskaudessa — ei se riitä kattamaan nyt jo noin 100 miljoonan euron ostovoimavajetta tänäkään vuonna. No, näin jälkiviisaana voi tietysti todeta, että onneksi hallitus päätti jo viime vuonna aikaistaa perusväylänpidon rahoitusta vuosille 21 ja 22. Jos näin ei oltaisi tehty, niin tässä kustannusten nousutilanteessa emme olisi päässeet tähänkään pisteeseen.

Valiokunnan ansiokkaassa mietinnössä kiinnitetään huomiota sen arviointiin, miten muuttunut maailmantilanne ja kustannuskehitys huomioidaan suunnitelmassa, samoin kuin siihen, missä määrin tavoitteet ja toimeenpano edellyttävät indeksikorjauksia. Huoli on aiheellinen ja varmasti huomioidaan jatkotyössä.

Perusväylänpitoon tulevan 50 miljoonan euron lisärahoituksen ohella momentilla huomioidaan Kuhmon Hyryntie-hanke, 2,6 miljoonaa euroa, sekä Seinäjoki—Kaskinen-radan tehostettu kunnossapito, 3,5 miljoonaa euroa, vuodelle 23. Kuten jo mainitsin, itäiseen Suomeen hallitus esittää valtiosihteerityöryhmän raportin mukaisesti Karjalan radan parantamiseen 31,1 miljoonaa euroa ja lisäksi nuo valtiovarainvaliokunnan tekemät 24 miljoonan euron kiitettävät lisäykset. Näin perusväylänpidon momentti on yhteensä lisäysten jälkeen noin 1,31 miljardia euroa.

Vuoden 23 talousarviossa väylien kehittämisen määrärahalla jatketaan merkittäviä hankkeita, jotka kohdistuvat keskeisiin pääväyliin ja niiden kehittämiseen. Kuten mainittua, käynnissä on 17 ratahanketta, 13 tiehanketta ja yksi vesiväylähanke, ja valtuudet näiden toteuttamiseen, [Puhemies koputtaa] koko toteuttamiseen, ovat yhteensä 2,1 miljardia

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

euroa, eli meillä on käynnissä merkittävä määrä tierakentamista, väylärakentamista tällä hetkellä.

Kiitän valiokuntaa erinomaisesta mietinnöstä. Kiitän loistavasta yhteistyöstä, ja olen valmis jatkokysymyksiin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt, arvoisat edustajat, jos on halukkuutta käydä debattia, niin kuin näyttää olevan, niin nousee seisomaan, kuten olette jo nousseet, ja painakaa sitä V-painiketta, kuten olette jo painaneet. — Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

15.12 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä käymme tärkeää keskustelua liikenteestä ensi vuoden osalta. Tässä on kiitoksia jaeltu puolin toisin, mutta liikenne- ja viestintävaliokuntaa ei ole vielä erikseen mainittu ja kiitetty, [Naurua] joten itse tässä puheenjohtajana haluan kiittää joka ikistä liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsentä puoluerajoista huolimatta.

Tosiaan kiitos vielä siitä, että tämä Saimaan kanavan raha ohjataan itäisen Suomen liikennehankkeisiin, ja on huomattava, että tätä kehityskulkua tulee myös jatkaa seuraavien vuosien osalta, koska nythän tuon lähes 100 miljoonan euron investoinnin perumisesta ensi vuodelle on tosiaan reilut 30 miljoonaa tuo vaikutus. Itä-Suomi on laaja alue, ja siellä kyllä investointikohteita riittää.

Tästä huolestuttavasta korjausvelasta: yhdyn tähän valtiovarainvaliokunnan mietinnössään ansiokkaasti esille nostamaan tarpeeseen, että tämä rahoitus täytyy nostaa ja sitoa indeksiin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Torniainen.

15.13 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Koko Suomen saavutettavuus on äärimmäisen tärkeä asia, ja siksi kaikkien liikenneväylien tulee olla kunnossa, ja tietysti myöskin tästä kunnossapidosta tulee talviaikana aika paljon viestejä. On hyvä, että hallituksen linja on, samoin kuin keskustan linja, se, että panostetaan perusväylänpitoon ja siellä perusväylänpidossa ennen kaikkea teiden peruskunnostuksiin. Se on hyvä asia, ja se on meille kaikille suomalaisille tärkeä asia.

Tosiasia kuitenkin on, niin kuin ministeri Harakka omassa puheenvuorossaan toi esille, että nykyisellä perusväylänpidon rahoituksella saadaan aikaan vähemmän kuin aikaisempina vuosina. Se johtuu siitä, että hinnat ovat nousseet ja inflaatio myöskin alkaa jyllätä, ja tähän tulee myöskin kiinnittää huomiota.

Itse myöskin haluan kiittää siitä, että valtiovarainvaliokunta sai lukuisia, useita pieniä parannuskohteita ympäri Suomen. Ne tulevat todellakin tarpeeseen, ne kaikki yli 70 kohdetta, [Puhemies koputtaa] mitä saatiin — kiitos siitä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Edustaja Autto.

15.14 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Sodan riehues-
sa Euroopassa asioiden tärkeysjärjestysten pitää tietysti olla sen kaltaiset, että maanpuolus-
tuksen tarpeet tulevat ensimmäisenä, huoltovarmuuden tarpeet seuraavana ja tulevaa kan-
sakunnan menestystä varten teollisuuden kilpailukyvyyn tarpeet sen jälkeen. Mutta tosiaan,

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

miten ministeri luonnehtisi nyt tätä, saadaanko esimerkiksi EU:lta military mobility -rahaa Suomeen ja miten näitä voidaan käyttää siihen, että toisaalta maanpuolustuksen tarpeita liikenteen näkökulmasta saadaan edistettyä? Toisaalta, miten ministeri kuvailisi sitä, minkälaista työtä on lähdetty tekemään, jotta huoltovarmuuden kannalta todella kriittiset maayhteydet myös pohjoisen kautta Ruotsiin ja pohjoisen kautta Norjaan kehittyvät niin tieliikenteen kuin raideliikenteenkin osalta?

Vielä, arvoisa puhemies, lopuksi totean sen, että näihin teollisuudelle välttämättömiin yhteyksiin on toki tietysti reagoitu, kun koko itäraja on mennyt käytännössä kiinni, maan sisäinen liikenne on muuttunut huomattavan paljon. Se on ollut tärkeää työtä, mutta [Puhemies koputtaa] miten uusia kilpailukykyä parantavia hankkeita löytyy?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Laakso.

15.15 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja kiitteli 30 miljoonasta, mikä Karjalan radan kunnostukseen laitetaan, ja täytyy kiitellä itsekin siitä, että todellakin Saimaan kanavan raha siirtyy sinne. Mutta voi, kun me olisimme vielä saaneet siihen sen 40 miljoonaa, mitä me vedettiin vessanpytystä alas itä-ratahankkeen mukana. Voi voi, kun meillä olisi 70 miljoonaa laittaa rahaa vanhaan rata-verkkoon. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Werning.

15.16 Paula Werning sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus turvaa perusväylänpidon rahoitusta sekä huolehtii käynnissä olevien hankkeiden toteuttamisesta kustannustason noustessa. Liikenne- ja viestintäverkon määrärahoista valtaosa elikkä noin 1,31 miljardia euroa kohdennetaan teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon, kuten kuuluukin.

Tällä hallituskaudella on panostettu liikenneverkon investointeihin huomattavasti enemmän kuin viime kaudella. Hankkeita on laitettu liikkeelle etupainotteisesti ja toteutettu hallitusohjelman mukaisesti perusväylänpidon rahoitukseen 300 miljoonan euron vuotuinen tasokorotus. Lisäksi perusväylänpito on aiempina vuosina saanut muun muassa elvytyksen nimissä paljon lisärahoitusta yli hallitusohjelman kirjauksen.

Venäjän hyökkäyksen ja idänliikenteen pysähtymisen myötä Suomen kuljetusketjut ovat muuttuneet, ja valtio vastaa tähän muun muassa ohjaamalla Saimaan kanavan investoinneista ensi vuodelle budjetoidut rahat, 31,1 miljoonaa euroa, Karjalan radan parantamiseen osana Itä-Suomen tukipakettia. Pidän tätä erittäin tärkeänä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Soinikoski.

15.17 Mirka Soinikoski vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on huolissaan lausunnossaan tie- ja rataverkon korjausvelasta, joka on vuoden 2023 loppuun mennessä vähintään 3,1 miljardia euroa. Kannan erityistä huolta rataverkon tilanteesta, sillä rataverkon pääväylillä on huomattavia korjaustarpeita peruskorjauksessa rakenteiden ikääntyessä. Suomen rataverkon kannalta pääradan toimivuus ja kapasiteetti ovat kaikki kaikessa. Siksi on hienoa, että hallitus esitti 155 miljoonan euron rahoitusta Helsinki—Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämiseen. Se on ollut jo pitkään yksi

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

pääradan pullonkauloista. Investoinnit määrätään ovat välttämättömiä, jos haluamme edistää kaikkien suomalaisten liikkumisvapautta ja kansallista huoltovarmuutta ja saavuttaa hiilineutraaliustavoitteen vuoteen 2035 mennessä. Kysyisinkin jälleen ministeriltä: miten voimme parantaa EU:n CEF-rahoituksen saantia pääradan korjauksille?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Heinonen.

15.18 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Teiden päällyste on kuin talon katto: jos siinä on reikä, jos asfaltti vuotaa, on korjauksiin ryhdyttävä välittömästi, muuten lasku on moninkertainen. Väylävirasto on kertonut, että tänä vuonna asvaltoidaan niin vähän teitä, että korjausvelka kasvaa, ja ensi vuonna korjausvelka kasvaa näillä rahoituksilla jopa 1 000 kilometrillä. Teitä asvaltoidaan vain 1 700—1 800 kilometriä, kun tarve olisi 4 000 kilometriä. Teiden korjausvelka lähestyy tämän hallituksen toimin uutta ennätystä.

Päärata on meidän maan valtimo, pääsuoni, ja vetoan, että hankeyhtiöiden metsärata-suunnitelmat nyt haudataan ja siirretään kehittämistyö ja katse takaisin nykyisen Helsinki—Riihimäki—Hämeenlinna—Tampere-raidekäytävän kehittämiseen. Tämä täytyy tehdä viimeistään ensi kevään hallitusneuvotteluissa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Kautto.

15.19 Juho Kautto vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensi vuoden budjetissa kiitän erityisesti Itä-Suomen elinvoimapaketista, mikä tulee todella tarpeeseen. On ehdottomasti kannatettavaa, että Itä-Suomen saavutettavuutta parannetaan ja muistetaan alueen elinvoiman ylläpitämistä.

Entisenä paperityöntekijänä iloitsen myös Oulun Poikkimaantien saamasta 30 miljoonasta eurosta, mikä on erittäin tärkeää, kun Stora Enso ilmoitti investointipäätöksistään.

Kiitän myös ministeri Harakkaa ja hallitusta pitkäjänteisestä työstä, mikä on aloitettu liikennejärjestelmäsuunnitelman muodossa. On ehdottoman tärkeää, että meillä on pitkän aikavälin suunnitelma, missä katsomme koko Suomen asioita kokonaisuutena.

Mitä kotimaakuntaani Keski-Suomeen tulee, niin olen tyytyväinen hallituskauden satsauksiin. Meillä on mittavat investoinnit tulossa Äänekoski—Viitasaari-väliselle tieyhteydelle, ja olemme tulleet myös takavuosina hyvin huomioiduiksi liikennehankkeissa. Toki vielä parannettavaa jää, mutta taloudelliset realiteetit tuntien olen tyytyväinen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Lundén.

15.20 Mikko Lundén ps (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Tahtoisin kysyä latausverkostosta, vaikka en sen ylin ystävä olekaan. Kysyn kumminkin: Liikenne- ja viestintäministeriö on jo pitkään luvannut ammattiliikenteen sähköistämisen edistämistä muun muassa ammattiliikenteelle tarkoitettujen sähköajoneuvojen latausinfrastruktuurin rakentamiseen liittyvällä rahoituksella. Maahamme on rakennettu jonkin verran kaupallisesti toimivaa latausinfraa, mutta sen osalta käytettävyyttä ja kustannustaso eivät kohta ammattiliikenteen vaatimuksia juurikaan. Pahimmillaan eräs liikenneasemaketju jopa rajoittaa ammattiliikenteen mahdollisuuksia käyttää aseman latausinfraa kyltillä ”ei ammattiautoilijoille kello 10—21”. Arvoisa ministeri Harakka, mitä konkreettista liikenne-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

ne- ja viestintäministeriö on tehnyt tai tekemässä sen suhteen, että myös ammattiliikenteen vaatimustason täyttävä latausverkosto saadaan maahamme? — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ledamot Bergqvist.

15.21 **Sandra Bergqvist r** (vastauspuheenvuoro): Värderade talman! I den här gula boken har vi pengar till många bra projekt, men här finns också inbyggda systemfel.

Elikkä monessa näissä on järjestelmävika. Otetaan maantielautat yhtenä esimerkkinä. Niille toivottavasti eduskunta nyt myöntää 58 miljoonaa euroa, mikä on ihan tärkeä ja tarvittava summa. Mutta kun sitten ostetaan näitä palveluita yhtiöltä, se tarkoittaa sitä, että jos yhtiö tekee sen, mitä sen pitäisi — siis tehdä voittoa — ei käytetä koko tätä summaa tähän vaan se maksetaan osinkoina tai bonuksena. Tämä tarkoittaa siis sitä, että me emme koskaan käytä sitä summaa, minkä eduskunta myöntää näille hankkeille.

Haluaisin kysyä, arvoisa puhemies, ministeri Harakalta: miten voidaan kehittää tätä järjestelmää niin, että käytetään eduskunnan myöntämät rahat oikeaan kohtaan? — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Eskelinen.

15.22 **Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus on tehnyt tulevaisuuteen katsovaa liikennepolitiikkaa. Meille itäsuomalaisille on ollut tärkeää, että hallitus on kuullut meitä saavutettavuuden parantamisessa. Olemme aika takamatkalla saavutettavuudessa niin raide- kuin lentoliikenteen epävarmuuden vuoksi. Raideliikenteen pitkät ostopalvelusopimukset, Saimaan kanavan investointirahat, niin kuin on todettu, siirtäminen Karjalan radalle ovat tärkeä signaali Itä-Suomelle, erityisesti meidän elinkeinoelämällemme.

Lentoliikenteen kilpailutus ja lentojen jatkuminen viidelle maakunnalle oli tärkeä päätös henkisesti mutta myös elinkeinoelämämme ja aluepolitiikan näkökulmasta. Nyt onkin sitten tärkeää, että tämä hallitus vielä maakuntalentojen osalta tekisi ratkaisuja jatkon osalta eli tämän kilpailutuksessa olleen option osalta, jotta sitten pystyttäisiin pidemmällä aikavälillä lentoliikennettä päivittämään ja suunnittelemaan.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Pirttilahti.

15.23 **Arto Pirttilahti kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitokset liikennevaliokunnalle erinomaisesta työstä, puheenjohtaja Suna Kymäläiselle ja kumppaneille — hyvä mietintö — mutta myös tästä työstä, että yksityistieavustuksia on meillä nyt 13 plus 10 miljoonaa saatu korotettua valtionosuuksia eli 70 prosenttiin ja 85 prosenttiin, jotta rahaa saadaan kulumaan ja myös saadaan erinomaisia hankkeita.

Kysynkin ministeriltä nyt, kun meillä on laajakaistahankkeet 17 miljoonaa euroa, joka tulee käyttää vuoden 2023 loppuun, ja siellä kuntien osuudet ovat 8, 22 ja 33 prosenttia: voitaisiinko näitä yhtä lailla alentaa, että saataisiin laajakaistahankkeita menemään eteenpäin? Nämä ovat todella tärkeitä yritystoiminnan osalta, meidän maaseudun saavutettavuuden osalta varsinkin viime aikoina, kun ihmiset ovat halunneet muuttaa maalle. Oikeastaan tähän samaan vyyhtiin kuuluu muun muassa junakuuluvuudenkin vahvistaminen.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Laajakaistahankkeet kaikkina ovat [Puhemies koputtaa] yksi elinehto meidän maamme elinvoimaisuuden kehittämiseen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Eestilä.

15.24 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): !Arvoisa puhemies! Olen samaa mieltä edustaja Eskelisen kanssa maakuntalentojen tärkeydestä. Ne ovat ikään kuin strateginen palikka, joka on äärimmäisen tärkeä maakuntien kilpailukyvyn kannalta. Monesti julkisuudessa näkyy, että niitä arvioidaan pelkästään taloudellisesta näkökulmasta, mutta se on väärä tapa arvioida strategisesti tärkeitä palikoita. Ne yleensä maksavat vähän enemmän, mutta niillä on suuri merkitys.

Arvoisa puhemies! Itsekin kiinnittäisin huomiota tähän perusväylänpidon rahoitukseen. Valitettavasti, jos me haluttaisiin oikeasti lopettaa korjausvelan lisääntyminen ja kehittyminen väärään suuntaan, meidän pitäisi satsata 1,6 miljardia tähän perusväylänpitoon. Maarakennusindeksi, kuten edustaja Jokinen täällä totesi, on noussut 15 prosenttia vuodessa — se tekee tämän ongelman. Eli kyllä me rahaa tarvittaisiin.

Sanoisin vielä näin, että kun meillä on parlamentaarinen sopu eli kaikki puolueet ovat sitä mieltä, että Karjalan rataa ja Savon rataa kehitetään osana itäratokokonaisuutta, niin ei se miksikään täällä salipuheilla muutu.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Junnila.

15.25 Vilhelm Junnila ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Varsinais-Suomi saa enemmän rahaa teiden päällystämiseen kuin aiempina vuotena, mutta käytännössä tämä ei näy. Koska päällystyskustannukset ovat nousseet, niin vain 160 kilometriä pystytään päällystämään seuraavana vuotena, kun muutama vuosi sitten luku oli luokkaa 400—450 kilometriä, jopa 500 kilometriä. Toivon, että ministeri Harakka ottaa tämän jatkossa huomioon.

Toinen asia — oikeastaan kysymys ministerille — liittyy kuitenkin tähän TEN-T-verkkoon. Kuten täällä Liikenne 12:eenkin viitattiin, yksi keskeinen osa sitä on Naantalın satalma, mihin johtava rataosuus Turusta tarvitsee 11 miljoonan euron sähköistämisen. Väylävirasto on tätä aiemmin ollut ajamassa ja käsitykseni mukaan on nyt sitä harkitsemassa uudelleen. Ministeri Harakka, lupaatteko tämän radan sähköistämisen? VR nimittäin olisi valmiudessa vuodesta 25 lähtien toteuttamaan pikajunan Helsingistä [Puhemies koputtaa] Naantaliin saakka tätä osuutta käyttäen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Vehviläinen.

15.27 Anu Vehviläinen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen kaltaisessa laajassa maassa liikennepolitiikka on erityisesti elinkeinopolitiikkaa, ja meidän täytyy huolehtia siitä, että liikenneyhteydet — radat, tiet ja kaikki väylät — ja myös palvelut toimivat joka puolella Suomea. Se on ihan ehdoton edellytys meidän vientiteollisuuden kannalta, elintarviketuotannon kannalta, energia-asoiden kannalta ja myös huoltovarmuuden ja metsäteollisuuden tärkeyden kannalta.

Täällä tuli jo esille tämä Itä-Suomen tilanne, ja on sanottu, että Suomi on saari, ja nyt meidän on huolehdittava, että saaren sisälle ei tule uutta saarta, joka on nimeltään Itä-Suo-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

mi. Tämä tarkoittaa sitä, että meidän on panostettava erittäin vahvasti Itä-Suomen liikenneyhteyksiin, ja tässä haluan nostaa erityisesti lentoliikenteen, joka Itä-Suomesta koskettaa sekä Kajaania että myös Joensuuta. Pidän hyvänä, että hallitus on tässä toiminut, ja vetoan siihen, että tämä hallitus vielä pystyisi tekemään päätöksen siitä, että optiota käytetään ja lennot varmistuvat vuodesta 2023 [Puhemies koputtaa] kevääseen 2024.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

15.28 Kimmo Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri vieraili lauantaina Myyrmäessä Vantaalla, ja haluan ihan vantaalaisten puolesta kiittää ja päätöksentekijöiden puolesta kiittää siitä, että meillä on tämä pikaraitiotiehanke käynnistymässä Vantaalla. Sitä kaavoitusratkaisua parhaillaan tehdään, ja olemme tietoisia siitä, että nämä valtionosuudet tulevat olemaan keskeinen tekijä, niin että me voisimme sen saada joskus aikanaan, kun se nyt tulee Mellunmäestä lentoasemalle, Myyrmäkeenkin sitten, kun päästään viemään sitä poikittain sinne eteenpäin, missä vierailitte.

Täällä on paljon puhuttu Itä-Suomesta, ja olen samaa mieltä siitä, että on tärkeätä, että sinne panostetaan raideliikennetarkoituksiin, mutta yksi iso työssäkäyntialue Suomesta ei ole itse asiassa raideliikenteen piirissä, jos viitataan nyt tähän kasvualueeseen ja kansalliseen lentokenttään täällä Helsinki-Vantaalla ja koko tähän kasvun ytimeen tässä eteläisessä Suomessa, ja se on nimenomaan tämä rantarata. Toivon vakavasti, että siihen liittyvää suunnittelua myöskin jatketaan, kun tiedetään sen suuri merkitys koko tälle ranta-alueelle Loviisasta Haminaan asti, ja tätä hanketta pidettäisiin vahvasti esillä. Siitä näkyisi myöskin sitten se Karjalan radan mahdollinen luontevin jatkoyhteys, koska siinä on oikea paikka sille radalle.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt ministeri vastaa, noin kolme minuuttia.

15.29 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Kiitoksia valiokunnalle ja jaostolle erinomaisesta keskustelusta. Yritän mennä järjestyksessä.

Edustaja Autto oli kiinnostunut sotilaallisen liikkuvuuden tilanteesta eli military mobilitystä. Meillä on siinä kaksikin hanketta ollut, hakukierroksilla valtuus yhteensä yli 40 miljoonaa, ja voin tässä jo etukäteen huomista ikään kuin vilauttaa sen tiedon, että ihan merkittävää tukea CEF-hankkeista ollaan saamassa. — Kuten ollaan sivumennen sanoen EU-tuissa menestytty muutenkin viime aikoina. Esimerkiksi 21 ollaan saatu yli 100 miljoonaa euroa ensimmäisen kerran ja kesäkuussakin raideliikenteen ja satamien hankkeilla yhteensä runsaat 80 miljoonaa. — Mutta tämän sotilaallisen liikkuvuuden osuus EU:ssa sattuneesta syystä tulee entisestään kasvamaan, ja siksi me etsimme siihen niitä kohteita, jotka voidaan sitä kautta rahoittaa, erittäin määrätietoisesti.

Hän kysyi myöskin Suomen ratayhteyksistä Norjaan, ehkä laajemminkin luoteeseen. Muistutan, että hallitusohjelman ainoa nimetty ratahanke on Kemin Laurilasta Haaparantaan ulottuvan rataosuuden sähköistäminen, joka on paraikaa käynnissä. Erittäin, sanoisin, kreivin aikaan tapahtuu. Varmistetaan se, että meillä myöskin nuo yhteydet paranevat.

Tähän liittyy tietenkin täälläkin jo mainittu TEN-T-verkko eli eurooppalaisen liikenneverkon ja sen ydinkäytävien laajentuminen sekä Ruotsin itärannikolle että sitten myöskin Suomen päärataan, jotka muodostavat nyt tämmöisen aivan uuden käytävän. Sen lisäksi

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

sen itäpuolella kulkeva E4, E75, on myöskin uusi ydinverkkokäytävä, joka tarkoittaa sitä, että kaikki seitsemän MAL-kaupunkiseutua, joissa asuu yli puolet suomalaisista, on nyt sitten liikenteen solmukohtia ja EU-rahoituksen piirissä.

Tässä mainittiin hankeyhtiöt. Korostan nyt sitä, että ne on hyvässä yhteisymmärryksessä tulevaisuuden raideyhteyksien suunnittelua varten perustettuja. Niissä on valtion lisäksi osakkaina kaiken kaikkiaan 49 kuntaa ja Finavia. Aivan ainutlaatuinen, poikkeuksellinen yhteistyömalli. Alleviivaan varmuuden vuoksi vielä kerran sen, että nämä hankeyhtiöt eivät ole millään tavalla näitten eri ratakäytävien parannuksista ja korjauksista pois, päinvastoin. Sekä pääradan että muitten ratojen, tässä tapauksessa myös Karjalan radan, kunnostus on edellytysinvestointi sille, että voidaan edes pohtia sitä, nopeutuivatko nämä yhteydet.

Edustaja Lundén kysyi latausinfrastruktuurista, siitä hyviä uutisia. Meillä on jo kohta 2 000 latausasemaa. 10 000 latauspisteen raja lähestyy, ellei ole jo ylittynyt, ja näistä yli 500 on suurteholatausasemia raskaan liikenteen käyttöön. Meillä on jakeluinfrafratryöryhmä, joka pyrkii varmistamaan sen, että kaikkialla Suomessa tulee järkevästi katettua tämä sähkö- ja myöskin kaasujakelu, mutta myöskin eurooppalainen AFIR-direktiivi tulee tässä olemaan meillä apuna.

Ja vielä nopeasti tähän loppuun totean, että korjausvelka ei ole ainoastaan asfalttia, vaikka saimmekin vuonna 20 ennätysmäärän asfaltointia aikaan oikea-aikaisesti — samalla rahalla enemmän kuin isommalla panostuksella tällä hetkellä — vaan pitää huomioida se, että laajemmat perusparantamishankkeet, ennen kaikkea sillat ja muut turvallisuusparannukset, ovat ehkä niitä, joihin vielä enemmän rahaa kuluu.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Jokinen.

15.33 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me olemme kyllä epäonnistuneet tämän korjausvelan hoidossa. Eilen käteeni osui työhuonetta siivottessani vuonna 2013 allekirjoittamani selvityspyyntö liikenne- ja viestintäministeriölle. Olin tuolloin liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja, ja valiokunta peräsi ministeriöltä toimia korjausvelan taittamiseen ja sen hoitamiseen. Tästä kirjelmästä on seurannut kyllä nyt jo kolme parlamentaarista työryhmää, jotka ovat päässeet yksimieliseen ratkaisuun siitä, että korjausvelka pitää taittaa. Tuolloin korjausvelka oli 2,1 miljardia. Ensi vuoden lopussa se on 3,1 miljardia. Täytyy sanoa, että meidän on katsottava peiliin tämän liikenteen korjausvelan suhteen ja tehtävä sille jotain.

Koronatukia yrityksille osoitettiin kaksi ja puoli miljardia, ja infra-alan yritykset sanoivat, etteivät he tarvitse tukea, antakaa heille hankkeita, että he voivat tehdä ammattitaidollaan niitä töitä. Ja nyt jos sitä olisi osoitettu niihin infrahankkeisiin, koronan jälkeen [Puhemies koputtaa] meille olisi jäänyt ainakin niitä teitä ja ratoja, jotka olisivat kunnossa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Gustafsson.

15.34 Jukka Gustafsson sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tähän liikenne- ja viestintäkeskusteluun, hallinnonalaan, kuuluvat myöskin Yleisradio ja televisioala. Minun piti oikein tarkistaa eräs asia. Haluan osallistua tähän maanteiden ritarien keskusteluun kuitenkin kulttuurilla. Tarkistin: perussuomalaisten vaihtoehtobudjetissa esitetään Yleisradio-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

määrärahojen leikkaamista yli 140 miljoonalla, ja kokoomus ei jää paljon jälkeen. Huom. maan kaksi johtavaa oikeistopuoluetta käyvät Yleisradion kimppuun.

Yle vahvistaa suomalaista yhteiskuntaa ja kulttuuria. On Ylen visio tukea kansanvaltaa, tuottaa, kehittää ja säilyttää kotimaista kulttuuria, taidetta ja virikkeellistä viihdettä. Sillä on mukana myöskin sivistys- ja tasa-arvonäkökulma. Minä halusin olla toisenlainen nuori [Puhemies koputtaa] ja ottaa tämän asian tähän keskusteluun, koska minusta tämä on jäänyt aivan liikaa katveeseen. [Puhemies koputtaa] Ministeri, mitä mieltä te olette tästä asiasta? Olette vielä teatteritaiteen maisteri. [Naurua]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt edustaja Satonen.

15.36 Arto Satonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! En provosoidu edellisestä puheenvuorosta, mutta totean kyllä sen, että niin kauan kuin Yleisradio on Suomessa ollut, niin tähän asti päätökset on tehty yhteisesti, parlamentaarisesti, rahoituksesta niin, että kaikki puolueet ovat mukana, ja pidän kyllä äärimmäisen tärkeänä, että niin tehdään jatkossakin. [Jukka Gustafsson: Loistavaa!] Siinä sitten vaihtoehtobudjeteilla on oma roolinsa, mutta se ehkä jääköön sitten... Uskon todellakin, että näin tehdään tulevaisuudessa. On totta kai niin, että kun koko yhteiskunnassa joudutaan säästämään tulevalla kaudella, niin myös Yleisradion kohdalla joudutaan asioita katsomaan, mutta sen merkitys on toki tärkeä ennen kaikkea tiedon välittäjänä, kulttuurin edistäjänä ja muuta.

Mutta haluaisin kysyä ministeri Harakalta myös tästä liikennepuolesta sitä, että nyt kun tämä Venäjän hyökkäys on muuttanut tätä loogista järjestelmää, niin se on ihan hyvä, että meillä on tullut Itä-Suomeen hankkeita, mutta mitä me tehdään länsiyhteyksille — vt 3, vt 11, vt 9 — koska meillä aivan varmasti tarvitaan tätä maan sisäistä poikittaisliikennettä enemmän kuin aikaisemmin?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Ovaska.

15.37 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Jäin tuossa aikaisemmin miettimään, pidinkö enemmän tuosta jaoston puheenjohtaja Jokisen puheesta vai oppositioedustaja Jokisen puheesta. Ne olivat täysin erilaiset, ja kuitenkin molemmissa yritettiin käsittääkseni pysyä faktoissa.

Mutta, arvoisa ministeri, Hämeenkyrönväylä, Vesajärventie, Miharintie, Alkkiantie, Välskiläntie — huima määrä hankkeita Pirkanmaalle, kiitos siitä. Tämä eduskunta on kääntänyt sen kehityksen, mitä liikennepolitiikassa on Pirkanmaalla tehty. Aikaisempina kausina Pirkanmaa on jäänyt tierahoista aivan mopen osaan, mutta nyt se on muuttunut.

Mutta, arvoisa ministeri, valitettavasti painetta tulee lisää. Tuossa edustaja Satonen viittasi esimerkiksi valtatie 9:ään — meidän ykköshankkeemme, joka pitää toteuttaa seuraavalla hallituskaudella. Se on myös liikennesuunnitelmissa, siinä 12-vuotisessa suunnitelmassa, ykkösenä. Miten näissä päästään etenemään?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Piirainen.

15.38 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitoksia ministerille. Tämä kausi ei ole ollut missään mielessä helppo. Tässä on ollut koronaa ja kaikkea ja on pyritty pitämään elinkeinoelämä liikkeellä ja virkeänä, ja sen takia satsaukset raideli-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

kenteeseen ovat sitten olleet merkittäviä. Nämä tahtovat monta kertaa unohtua. Vuoden 20 lisätalousarviossa pistettiin merkittävä määrä hankkeita liikkeelle, ja ne näkyvät vielä tälläkin hetkellä tuolla maakunnissa toimintana.

Kiitoksia tästä Kuhmo Oy:n tien siirrosta, se on budjetissa mainittu — pieni raha kyllä verrattuna budjettiin, mutta suuri raha sille alueelle ja ennen kaikkea sille yhtiölle, kun seuraavana siellä selän takana oli järvi, niin ei päässyt karkuun, kun kasvua on niin valtavasti. Samaten Oulun satamaan johtava Poikkimaantie on merkittävä investointi — se koskee myös Kainuuta, kun päästään veden ääreen — ja tietysti myös muut, [Puhemies koputtaa] raideliikennettä kehittävät hankkeet. Kiitoksia niistä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Semi.

15.39 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitoksia ministerille Saimaan kanavan rahojen siirtämisestä itärajan parantamiseen.

Mutta sitten tähän perusteiden ylläpitoon ja siihen korjausvelkaan, mikä meillä on, niin jos ministeriä lohduttaa, voin kertoa, että sitä korjausvelkaa riittää vielä seuraavillekin ministereille, koska tällä hetkellä meidän raskas liikenteemme ja niiden liikennevälineiden paino on kasvanut huomattavasti siitä, mitä ne ovat olleet siinä vaiheessa, kun ne kantatiet on rakennettu. Niiden kantavat kerrokset ovat liian heikot, jotta se asfaltti pysyisi ehjänä, ja siinä mielessä ne pelkät asfaltoinnit eivät auta mitään, vaan se tien rakenne pitää korjata semmoiseksi, että se jaksaa kantaa sen raskaan liikenteen. Ja nyt vielä näkyy enemmän kulluttavana tekijänä, jos mietitään meidän metsäteollisuuden puun tarvetta, kun Venäjältä tulevan puun tuonti on vähentynyt ja puuta hakataan nyt meidän omista metsistämme: se tulee [Puhemies koputtaa] todella paljon näkymään meidän teiden kunnossapidossa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Och ledamot Strand.

15.40 Joakim Strand r (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Turvallisuudesta, huoltovarmuudesta ja teollisuuden tarpeista on tosiaan pidettävä huolta. Itse uskon vahvasti, että Pohjois-Norjan satamien rooli tulee korostumaan, ja varsinkin jos on Itämerellä problemaa, silloin ei Narvik riitä, vaan myös Mo i Rana, joka on osa Eurooppa-tie 12:ta, Västerbottenin kautta Vaasasta Helsinkiin asti vt 3:a käytännössä. Siellä liikennöi myös maailman pohjoisin ympärivuotinen laivareittiliikenne, Wasaline Aurora Botnia. Ei löydy Kanadasta, ei Alaskasta, ei muualta sellaista botskia, joka kulkee läpi jään läpi vuoden. Viime viikolla kävi delegaatio Ruotsista täällä pohtimassa, miten tulevilla vuosikymmenellä saada rakennettua myös kiinteä yhteys Vaasan ja Uumajan väliin. Ministeri on näistä ideoista kyllä tietoinen.

Mutta viimeisenä mainitaan myös GigaVaasa-alueen raideterminaalin suunnittelu, ja toivon, että ministeri voi omalta osaltaan kannustaa LVM:ää, Väylää ja Traficomia positiivisella otteella osallistumaan tämäntyyppiseen suunnitteluun. Silloin kun on miljardi-investointeja tulossa Suomeen, niin meidän on [Puhemies koputtaa] pakko osoittaa näille investoijille, että me ollaan aktiivisia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Malm.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

15.42 **Niina Malm sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilolla tietenkin tervehdin Imatra—Joensuu-välisen ratahankkeen parannuksia, Kaakkois-Suomi on nimittäin edelleen merkityksellinen vientialue. Juuri tänään saimme iloisia uutisia kotikaupunkiini Imatralle siitä, että Stora Enso on valmis investoimaan 8,5 miljoonaa euroa kaakkoiseen Suomeen, ja se kertoo myös hyvää tulevaisuudelle, mutta se kertoo myös siitä, että me tarvitsemme niitä infran panostuksia jatkossakin. Kumipyöriltä on päästävä siirtymään radalle, koska se on ehdottomasti myös ilmastoteko. Se on ilmastoteko Suomelle ja se on ilmastoteko yrityksille, koska meidän jatkojalostetuilta tuotteilta myös tulevaisuudessa tullaan vaatimaan kokonaishiilijalanjälki, johon otetaan kuljetukset mukaan. Sen takia, vaikkakin Saimaan kanavalle kävi nyt vähän huonosti, meidän tulee muistaa, että Suomessa vesiväyliä on, vesiväylät eivät kulu, ja meidän teollisuutemme näiden vesiväyliä varrella myös tulevaisuudessa sijaitsevat.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Hoskonen.

15.43 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On erinomainen asia, että itärataan kiinnitetään huomiota. Tämä Venäjän-liikenteen loppuminen ja Saimaan kanavaliikenteen loppuminen yleensäkin ovat meille kamala paikka, ja toivonkin, että itärata otetaan ihan aidosti vakavasti, koska olemme kärsineet jo toisen maailmansodan jälkeen ihan riittävästi siitä, että rajat kun muuttuivat, niin meillä liikenneyhteydet menivät poikki. Niitä nyt on pikkuhiljaa, vitkasti kehitetty. Toivottavasti tässä nyt päästään siihen, että koko se nopea itärata, mistä on hankekin olemassa, saadaan vihdoinkin kunnolla jalalle, koska se varmistaa lähes kahden miljoonan ihmisen liikkumisen ja tavaroiden liikkumisen. Metsäteollisuus kehittää edelleen, ja nyt kun metsäteollisuuden puuvirrat ovat vahvasti Suomessa, me tarvitaan nopeita kuljetusmenetelmiä, jotka vievät maanteiltä kuormaa pois.

Ja toinen asia, arvoisa puhemies: Alemman tieverkon hoitoon toivoisin, että saataisiin ne tiehöylät takaisin, koska teiden pinnanmuoto on se ongelma. Rahaa meillä budjetissa on. Jos vaan annetaan vihdoinkin ja viimein se lupa, että ruvetaan käyttämään sorateillä tiehöyliä, jolloin tien muoto palautetaan sellaiseksi, millainen se olla pitää, silloin tämä ongelma näistä vettyivistä teistä loppuu.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Rantanen, Piritta.

15.44 **Piritta Rantanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, kiitos puheenvuorosta! Erityinen kiitos edustaja Ovaskalle ja Satoselle Ysitien nostamisesta. Voin tietysti jatkaa tätä ja ilolla tervehtiä sitä, kuinka olemme juuri viime kuussa saaneet Ysitien Himmoksen-risteykseen eritasoliittymän käyttöön, ja erityinen kiitos siitä, että se on tällä hallituskaudella jopa valmiiksi asti saatu, mutta toimia tarvitaan kyllä varmasti lisää.

Otin itse puheenvuoron liittyen siihen, että niin kuin ministeri tässä mainitsikin, myös kybermaailma ja kybertietojärjestelmät liittyvät tämän alan budjettiin, ja olemme nyt lisäämässä rahaa sinne kyberpuolellekin. Kybermaailman uhan kohteena voi olla meidän kriittinen infra tai vaikka maksujärjestelmät. Olisinkin ministeriltä kysynyt: mihin konkreettisesti tässä budjetissa oleva kyberturvallisuuden lisärahoitus on tarkoitus käyttää, ja onko se riittävä?

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kinnunen.

15.45 Mikko Kinnunen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Me olemme pitkien etäisyyksien maa, ja tie- ja ratayhteyksien on oltava kunnossa mutta myös tietoliikenneyhteyksien, niin että koko maa voi kukoistaa. Me tarvitsemme nopeat, pätkimättömät ja kattavat tietoliikenneyhteydet joka paikkaan, ja nimenomaan näitä nopeita yhteyksiä.

On hyvä asia, että tästä monen niin haukkumasta elpymisvälineestä saadaan nyt se 17 miljoonaa varoja. Varmaan kaikille ne nyt kelpaavat. Kysyisin siihen liittyen, että kun siinä on näitä kuntien maksuosuuksia, niin voisiko näitä tarkastella vielä, kun osa kunnista on niin hankalassa tilanteessa, että tukimahdollisuuksista huolimatta ei voida hakea näitä avustuksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Ollikainen.

15.46 Mikko Ollikainen r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Tosiaan tämän hallituskauden aikana on panostettu aika paljon eri hankkeisiin, ja toki korona-aikana on ollut omat haasteensa sitten laittaa nämä toimeen, mutta toki myös 2020 asfaltoitiin jo aika paljonkin. Perusväylänpito on todella tärkeää saavutettavuuden kannalta, ja haluan myös kiittää tässä eduskunnan puolta, että ollaan saatu näitä harkinnanvaraisia määrärahoja näihin hankkeisiin.

Haluaisin kysyä ministeriltä koskien Liikenne 12 -hanketta ja parlamentaarista ryhmää, jossa itsekkin olin mukana: sehän päivitetään joka neljäs vuosi, ja nyt kun ministeri on ollut mukana tässä koko kauden ajan — melkein koko kauden ajan — niin mihin hän itse henkilökohtaisesti panostaisi ensi kaudella? — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt annan vielä puheenvuorot sekä valiokunnan varapuheenjohtajalle että puheenjohtajalle. Sen jälkeen ministerin vastaus, jonka jälkeen siirymme puhujalistaan. — Ja varapuheenjohtaja, edustaja Torniainen.

15.47 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä keskustelussa on tullut erittäin hyvin esille sitä, että kyllä liikenneasiat ovat sellaisia, jotka keskusteluttavat meitä kansanedustajia, ja aina kun vierailemme tuolla maakunnissa, niin kyllä niitä terveisiä tulee: joka puolella ovat ne kaikkein huonokuntoisimmat tiet. Täytyy sanoa, että menee mihin tahansa, niin aina siellä ovat ne huonokuntoisimmat tiet.

Mutta oikeastaan mitä tulee näihin ratayhteyksiin, niin oma mielipiteeni on ja myöskin keskusta lähtee siltä kantilta, että kyllä nykyistä rataverkkoa pitää kunnostaa. Se ei nimenomaan saa päästä rapistumaan. Ja kun tässä on Itä-Suomen asiasta ollut puhetta, niin on erittäin hyvä, että nytten niitä rahoja saadaan myöskin siihen itärataan ja sitä saadaan kuntoon siltä osin, mutta siellä on myöskin se kaksoisraidehanke, Luumäki—Joutseno-väli, joka tulee saada seuraavalla eduskuntakaudella ehdottomasti parannukseen. Se on tosiasia.

Ja sitten haluan lopuksi vielä ministeriltä ihan virallisesti kysyä näistä laajakaistahankkeista, oikeastaan valokuituhankkeista: [Puhemies koputtaa] voisiko niihin nimenomaan niitä kuntaosuuksia kohdentaa paremmin ja niitä pienentää?

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Kymäläinen.

15.48 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On hyvä, että hallitus on elvytyksen nimissä panostanut tähän perusväylänpitoon yli parlamentaarisen sopimuksen. Täällä opposition puolelta on tullut huomioita siitä, että tämä ei ole ollut riittävää, mutta huomautan, että niin kokoomuksen kuin perussuomalaisten vaihtoehtobudjeteissa ei kummassakaan ole osoitettu perusväylänpitoon enempää rahaa, [Kokoomuksen ryhmästä: On osoitettu!] joten tämän parlamentaarisen sopimuksen mukaisesti me tulemme varmasti jatkossakin menemään, ja on hyvä, että parlamentaarisesti sovitaankin myös siitä rahoitustasosta, ja kaikkien tehtävä on huolehtia, että se taso on sellainen kuin on yhdessä sovittu.

Stora Enso -investointi Imatralla korostaa kaksoisraiteen tärkeyttä edelleenkin, ja kysyisin ministeriltä nyt vielä Saimaan kanavan osalta, koska sisävesiliikenteellä on suuri tarve kasvaa ja meiltä puuttuu sieltä nyt aluksia: onko ministeri valmis edistämään tämmöistä vakuutusjärjestelmää, jotta varustamot uskaltavat tuoda laivoja sisävesiliikenteeseen rahतिकäyttöön?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja nyt, kuten lupasin, ministeri vastaa, minä jälkeen puhujalistaan.

15.50 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia näistä asiantuntevista kommentteista ja kysymyksistä.

Edustaja Jokiselle sanoisin, että kyllä koronan aikaan tehtiin aivan ennätysmäiset panostukset perusväylänpitoon. Vuonna 20:hän siis päällystettiin noin 4 000 kilometriä, kun edellisen kerran siihen oli päästy vuonna 2006, eli valitettavasti tilanne nyt ei ole yhtä hyvä, ja saman kesän lisäbudjetissa pantiin saman tien 250 miljoonaa euroa väylärakentamiseen nopeana elvytystoimena, kun pelättiin aiheellisesti lamaa. Silloinkin, voi sanoa, suhdannepoliittisesti ajoitus osui täysin nappiin.

Edustajat Pirttilahti, Torniainen ja Kinnunen kysyivät laajakaistatuesta ja kuntien mak-suosuuksista. Tässä olen tietenkin sitoutunut tähän valiokunnan lausuntoon siltä osin, että tätä asiaa seurataan ja tarkastellaan. Tällä hetkellä meillä näyttää siltä, että tuo kysyntä on sellainen, että saadaan määrärahat määräajassa käytettyä, joten nyt ei ole näköpiirissä sitä, että siihen tarvitsisi suuremmin lähteä puuttumaan, niin kuin tarkoitus oli, mutta olen samaa mieltä siitä, että tässä tulivat elpymisrahat hyvään käyttöön. Lisäksi tietysti loihdimme vielä viiden miljoonan määrärahan junien verkkoyhteyksien parantamiseksi, ja kun VR on laittanut vielä itse asiassa kaksinkertaisen summan itse, niin meidän selkeä tahtotilamme on siis se, että junat työtiloina ja työmatkavälineinä ovat entistäkin kilpailukykyisempi vaihtoehto.

Lentoliikenteen valtiontuet tietenkin puhuttavat. Lennot ovat nyt turvattu heinäkuun loppuun saakka. Tämä peruste on edelleen korona, ja silloin, kun sopimuksessa on optio vastaavalle jatkokaudelle, täytyy tietysti pohtia, mikä se perustelu sitten sille on, jos sitä halutaan jatkaa. Tämä on ihan aiheellinen keskustelu. Tärkeää on nyt tietysti saada keväällä normaalimman kysynnän perusteella tarkka tietopohja sille, mitä tässä pitäisi tehdä. Tot-ta kai merkittävin toiveemmehan on se, että kysyntä olisi niin suurta, että se syntyisi mark-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

kinaehtoisesti eikä olisi riippuvainen siitä, millä tuulella poliittiset päättäjät kulloinkin ovat asiassa.

Edustaja Strand, kuten tuossa aikaisemmin sanoin ehkä vähän koukeroisesti, niin strategista yhteistyötä investointien vaatimien logististen ratkaisujen osalta tiivistetään liikenne- ja viestintäministeriön, työ- ja elinkeinoministeriön ja valtiovarainministeriön yhden luukun periaatteella niin, että varmasti tulemme huomioineeksi sen, että valmistaudumme ja varaudumme näihin investointeihin. Esim. Metsä Groupilla on ollut ja myös Stora Ensolla tässä erittäin hyvää omaa ikään kuin varautumista, mutta täytyy varmistua myös, että esimerkiksi ulkomaiset investoijat tietävät, kehen olla yhteyksissä silloin, kun tällaista pohditaan. Meillä on, kuten sanoin, ihan hyvä tilanne ollut näitten investointien suhteen.

Haluan tietysti kiittää edustaja Ovaskaa kiitoksista Hämeenkyrönväylän osalta. Valtuustahan oli 67 miljoonaa, ja monia kohteita [Puhemies koputtaa] sekä Kolmos- että Ysitiellä investointiohjelmassa on. Haluamme pitää sen suunnitelmavarannon sellaisena, että kun me kaikki tässä salissa yhdessä tuumin haluamme lisätä näitä määrärahoja ja sillä kohtaa ehkä hiukan panna syrjään nämä säästö- ja sopeutusvaatimukset, niin niihin on sitten olemassa hyvät työkalut. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Ja nyt puhujalistaan. — Edustaja Kinnunen, Mikko.

15.54 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa herra puhemies! On tärkeää, että koko Suomen väylät ovat kunnossa niin harvaan asutuilla seuduilla kuin kaupungeissa. Vaikka näitä merkittäviä panostuksia on tehty — kiitos niistä kaikista — niin korjausvelkaa on ja nousseet kustannukset vaikeuttavat tilannetta. Nyt kun jakovarasta saatiin tämmöisiä tärkeitä, pienempiä kohteita eri puolille maata, niin sekin osaltaan auttaa. Meille keskustalaisille perusväylänpito ja sen rahoitus ovat sydäntä lähellä, kun halutaan ajatella koko maata ja sen elinvoimaa. Maakunnissa tarvitaan edelleen autoja.

Toinen asia, mistä haluaisin jotakin sanoa, on yksityisteiden määrärahat. Nehän ovat vaihdelleet vuosittain. Vuonna 2020 oli 20 miljoonaa yksityistienpidon määrärahoiksi ja 2021 oli 30 miljoonaa ja nyt vuodelle 2023 on 23 miljoonaa, mutta siinä tietenkin parantamiskohteen korvausprosentti nousee tavanomaisilla teillä 50:stä 70:een ja siltojen ja luonnonolosuhteiden aiheuttamien yllättävien korjauskohteiden kohdalla 75 prosentista 85 prosenttiin.

Eli vaihtelua on ollut yksityisteiden osalta aina eri vuosina, ja on ollut myöskin hallituskausia, jolloin yksityistierahat ovat olleet lähes nollassa. Nyt ollaan suhteellisen hyvällä tasolla, mutta kun katsoo kokoomuksen budjettivaihtoehtoa, niin siellä yksityisteille on vain 13 miljoonaa. [Eduskunnasta: Oho!] Eli aikamoinen pudotus tästä ensi vuodesta, 10 miljoonan pudotus. Tietysti nämä yksityistiet painottuvat tuonne harvaan asutulle seudulle, ja se on omalla laillaan sitten arvovalinta, mihin satsataan.

Iloitsen myöskin näistä kävelyn ja pyöräilyn edistämistä muutamalla miljoonalla. Niissä on toki kysymys siirtymisestä paikasta toiseen mutta myös arkiliikunnasta ja matalan kynnyksen lenkkeilystä, ja sillä on ihan merkittävä vaikutus kansanterveyteen. Se on hyvä, että niitä tehdään entistä enemmän, samalla turvallisuuskysymys.

Tärkeitä ovat myöskin tiehankkeet, jotka sitten mahdollistavat isompia investointeja, kuten Oulun Poikkimaantie nyt saa aikaan [Puhemies koputtaa] tämän Stora Enson investoinnin — tapahtuu aivan kuten Kemissä. Se on viisasta politiikkaa.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin varmasti. — Ministeri Harakalta jäi äsken eräs asia mainitsematta, olkaa hyvä.

15.57 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puheenjohtaja! [Eduskunnasta: Puhemies!] Tosiaan en tullut puhuneeksi tuosta kyberturvallisuudesta enkä vastanneeksi siihen kysymykseen, jonka edustaja Rantanen esitti. Siitä ihan lyhyesti vain, että onneksi jo hyvän aikaa ennen tätä Venäjän julmaa hyökkäystä ja sen vaatimaa valmiustason nostoa teimme hallituksessa kaksikin periaatepäätöstä kyberturvallisuuden parantamiseksi, ja siitä saatoimme ottaa suoraan sen listan, mitä täytyy tehdä näitten välttämättömien korjausten ja uudistusten toteuttamiseksi, ja nyt kehyskaudella peräti 250 miljoonaa euroa kaikkiaan tähän aivan välttämättömään parannukseen on varattu.

Mutta haluaisin nostaa vielä esiin sen, että julkisen sektorin lisäksi tietysti ihan avainroolissa ovat yksityisen sektorin toimijat. Minua ilahduttaa erityisesti se, että ensimmäisenä Euroopassa olemme voineet tällaisen ihan merkittävän tietoturvasetelin yksityisille toimijoille myöntää. Sen tilaus, sen kysyntä, ensimmäisillä hakuviikoilla nyt joulukuun alussa oli 335 prosenttia, eli todella se on tullut tarpeeseen, ja EU seuraa nyt meitä siinä, millä tavalla me tätä yksityisen sektorin kybervalmiutta parannamme. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja nyt edustaja Soinikoski.

15.58 Mirka Soinikoski vihr: Kiitos, arvoisa puhemies! Suomen ja koko maailman talousnäkyviä varjostaa Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainaan, ja sen seurauksena energian hinta on kohonnut, ja se on johtanut voimakkaaseen inflaatioon. Kustannustason nousu heijastuu erityisen voimakkaasti perusväylänpitoon, kun infran rakentamisesta on tullut aikaisempaa huomattavasti kalliimpaa. Maanrakennusindeksin mukaan rakentamisen kustannukset ovat vuoden aikana nousseet 15 prosenttia.

Kasvaneet kustannukset edellyttävät raakaa priorisointia väylähankeissa. Tällä hallituskaudella luotu Liikenne 12 -suunnitelma antaa tälle priorisoinnille hyvän selkänöjan, sillä se määrittää strategiset kriteerit valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi aina vuoteen 2032 asti. Suunnitelman mukaan meidän on panostettava hankkeisiin, jotka ovat taloudellisesti kustannustehokkaita, parantavat alueellista saavutettavuutta ja hillitsevät ilmastonmuutosta. Kun liikennehankkeita tarkastellaan näiden kriteerien kautta, pysymme keskittymään liikenneinvestointeihin, jotka ovat aidosti vaikuttavia ja edistävät kaikkien suomalaisten liikkumista.

Arvoisa puhemies! Kustannustason nousulla on ollut välittömiä vaikutuksia liikennehankkeiden budjetteihin. Kompensoidakseen näitä vaikutuksia hallitus on esittänyt perusväylänpidolle 50 miljoonan euron lisärahoitusta. Tällä lisäyksellä varmistetaan, että keskeneräiset hankkeet saadaan maaliin ja että kriittiset liikenneyhteydet pysyvät toimintakunnossa.

Digirata on mittava uudistus, jossa Suomen rataverkolle rakennetaan eurostandardiin perustuva radioverkkopohjainen ERTMS-kulunvalvontajärjestelmä. Hankkeen yhteydessä uusitaan turvalaitejärjestelmän ohella myös rautateiden ohjaus- ja hallintajärjestelmät. Digiradalle on osoitettu yhteensä 130 miljoonaa euroa vuosille 2021–2027. Toteutusvaihe on seuraavalla vuosikymmenellä.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Arvoisa puhemies! Joukkoliikenteen toimivuus on ehto alueiden yhdenvertaiselle saatavuudelle ja suomalaisten liikkumisvapaudelle. Koronapandemia iski pahasti joukkoliikenteen matkustajamääriin, ja sen seurauksena joukkoliikenneyhtiöiden lipputulot laskivat dramaattisesti. Nyt puolestaan yleinen hintojen nousu kurittaa monia joukkoliikenneyhtiöitä.

Hallitus on tukenut joukkoliikenneyhtiöitä tässä haastavassa tilanteessa. Tämän vuoden alussa hallitus tuki yhteensä 78 miljoonalla eurolla joukkoliikenteen toimivuutta ja toimintaedellytyksiä Suomessa. Ensi vuodelle hallitus esittää arvonlisäveron väliaikaista alentamista nolnaan, minkä avulla joukkoliikenteen lippuhinnoista saadaan kilpailukykyisempiä. Lisäksi suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennettä tuetaan vielä ylimääräisellä miljoonalla eurolla. Se saatiin sovittua eduskunnan jakovaraneuvotteluissa ja on yksi tärkeä lisätoimi joukkoliikenteen tukemisessa. Vihreille joukkoliikenteen tukeminen on ollut koko hallituskauden tärkeä tavoite, ja on hienoa, että tätä tavoitetta on saatu hallituksessa yhdessä edistettyä.

Arvoisa puhemies! Vihreä siirtymä on avain energiatänsäisyyteen. Monet asiantuntijat ovat sanoneet, että nykyinen energiakriisi olisi ehkä voitu välttää, jos vihreä siirtymä olisi aloitettu aiemmin. Siksi meidän on edistettävä vihreää siirtymää nyt kaikilla rintamilla. Liikenteessä meidän on vähennettävä riippuvuuttamme fossiilienergiasta, josta Venäjä ja muut autoritääriset valtiot saavat rahaa myös sotakassansa.

Tämän takia hallitus esittää, että sähkö- ja kaasukäyttöisten paketti- ja kuorma-autojen hankintatukien hakuaikoja pidennetään vuoden 2024 loppuun. Hakuaajan pidentämisen taustalla on kasvanut kysyntä tukea kohtaan. Tämä on positiivinen ongelma ja kertoo kansalaisten halukkuudesta siirtyä vihreisiin vaihtoehtoihin. Ensi vuodelle ehdotetaan yhteensä kahden ja puolen miljoonan euron lisäystä hankintatukeen. Yhteensä hankinta- ja muuntotukiin on viiden vuoden aikana ohjattu 50 miljoonaa euroa, mikä osaltaan kertoo myös hankintatuen suosiosta. Kriisien keskellä meidän on ylläpidettävä toivoa ja estettävä hyvinvointi- ja tuloerojen repeäminen. Muuten vaarana on kansallisen yhtenäisyyden horjuminen ja polarisaation lisääntyminen.

Arvoisa puhemies! Euroopan turvallisuussympäristön muutos koskee myös väylä- ja tietoverkkojamme. Toimivien liikenne- ja viestintäverkkojen kriisinkestävyys on keskeisessä asemassa osana Suomen kokonaisturvallisuutta. Siksi on äärimmäisen hienoa, että kyberturvallisuuteen liittyvät kysymykset on huomioitu asianmukaisesti talousarvioesityksessä. Liikenne- ja viestintävaliokunta kiinnitti lausunnossaan huomiota siihen, että kansallista kyberturvallisuuden korjausvelkaa jää vielä esitetyn lisärahoituksen jälkeenkin. Lisäksi mahdollisen Nato-jäsenyyden aiheuttamat lisäykset kyberturvallisuus- ja muihin tehtäviin tulevat edelleen tarvitsemaan lisärahoitusta.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Holopainen, Hanna, poissa. — Edustaja Hoskonen.

16.04 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikenneasiat ovat varmaan näin budjetin laadinnan aikaan yksi mielenkiintoisimpia pääluokkia. On tärkeää, että suomalaista liikenneverkkoa kehitetään ja saamme tämän liikenneverkon parempaan kuntoon. Haasteet ovat ankarat. Meillä on jatkuvasti havaittu se, että alemman tieverkon kunto heikenee koko ajan, ja kuten ministerikin omassa puheenvuorossaan totesi, niin on pantu panoksia paljon sinne suuntaan mutta emme valitettavasti ole sitä hoitovelkaa kovin paljon

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

pystyneet kuromaan umpeen. Elikkä on edelleen huutava pula, mutta meidän tulee kiinnittää jatkossa huomiota sellaisiin asioihin, jotka tuottavat tulosta entistä paremmin.

Aloitan alemmasta tieverkosta.

Todellakin, alemman tieverkon kunto on Suomen kansantalouden kannalta kaikkein tärkein asia, tai on siellä toki monta muutakin, mutta sen asian kannalta, mihin me pyrimme, se on erittäin tärkeä asia. Nimittäin kaikki suomalaiset puukuljetukset lähtevät alemmalta tieverkolta, sieltä soratieverkolta, josta puu nousee kumipyörille. Yhtään puuta ei metsästä lähde muuten kuin metsäkoneen tuomana tienvarteen ja siitä sitten rekalla eteenpäin. Meillä on semmoinen tilanne alemmalla tieverkolla sorateilla, että teiden runko on murtumassa. On kaksi syytä siihen: Ensimmäinen ja pahin syy on se, että olemme menettäneet tässä vuosikymmenten aikana sen tienpinnan muodon, kun on niillä kevyillä vehkeillä ajettu siellä eikä lanalla pystytä tietä muotoilemaan. Siihen tarvitaan järeä tiehöylä, joka laittaa sen tienpinnan kuperaan muotoon, minkä jälkeen rupeaa vesi valumaan sivuille päin. Nyt kun se tienpinta on tasainen, vesi seisoo tiellä ja kitkamaalaji menettää kantavuutensa. Nykyinen 72 tonnin yhdeksänakselinen rekka uppoaa siihen tiehen, se ei pääse enää eteenpäin.

Minä olen Esa Halttusen kanssa, kiteeläisen yrittäjän kanssa, tehnyt Väylävirastoon selvän esityksen koealueesta. Sinne ei pidä laittaa mitään kevyttä konetta vaan ihan aito, oikea tiehöylä, jolla on nykyaikainen tekniikka. Se pystyy sen tekemään. On totta, että muutamia teitä on jo menetetty. Se vaatii sitten uuden kantavan kerroksen, uuden muotoilun, ojien kuivatuksen kuntoon laittamiseen, mutta se kannattaa tehdä. Ehkä ensimmäisenä vuonna maksaa enemmän, mutta seuraavina vuosina säästää varmasti. Tämä on ainoa keino, millä tämä voidaan laittaa kuntoon. Millään kevyillä väylähoidoilla ei enää onnistu.

Toinen asia on sitten tietenkin itärata. Moni sitä ajattelee, ja ymmärrän, että moni ehkä väheksyykin sitä, mutta asia on kuitenkin älyttömän tärkeä. Eihän se voi valtakunnassa olla niin, että meillä esimerkiksi maantiepuolella Kuutostie on jätetty aivan mopen osalle. Sama koskee tätä nopeaa itärataa. Se pitää laittaa kuntoon nyt varsinkin, kun Venäjän tilanne on, mikä on. Tiedämme sen varmasti, että Venäjän nykyinen tilanne ei kymmeneen vuoteen selviä — pidän ihmeenä, jos se nopeammin selviää. Meidän on pyrittävä riippumattomuuteen Venäjästä liikenneväyliemme, omien liikenneväylien, suhteen. Venäläinen kyllä osaa omansa hoitaa. Jos jonain päivänä kauppa alkaa hyvin, niin nautitaan siitä sitten, mutta sen varaan ei voi enää rakentaa. Elikkä tässä on se iso linja. Laitetaan itärata kuntoon. Sitä varten on yhtiö perustettu ja siellä on selviä tavoitetoja määriteltä. Niitä pitää noudattaa. Samoin Kuutostiellä on semmoisia kohtia vielä edelleen, joissa ajetaan kuuttakymppiä. Ajatelkaa, valtakunnan yhdellä pääväylällä ajetaan kuuttakymppiä. Ja semmoisia mutkia vielä on, jotka eivät valtakunnan pääväylille ollenkaan edes kuulu. Tämän takia pitää toimia näissä asioissa määrätietoisesti valtakunnan pääväyliä kehittäen.

Ja sitten kolmantena tämä vesitieliikenne. Kuten tiedetään, Saimaan kanava meni nyt sattuneesta syystä kiinni, ja varmaan on niin, että se tämän vuosikymmenen pysyy ja todennäköisesti vielä pitempäänkin. Siinäkin asiassa pitää pyrkiä itsenäiseen toimintaan. Edelleen, arvoisa ministeri, toivoisin, että tämä Saimaan ja Kymijoen kanavointi otettaisiin vihdoinkin ja viimein vakavasti. Pidän ihan varmana, että TEN-T-verkosta Euroopan unionista saa tämmöiseen ympäristöystävälliseen liikennehankkeeseen hyvän panoksen rahaa. Se kustannus ei ole ylivoimainen. Sillä saisimme 80 prosenttia Suomen metsäteollisuuden tuotannosta ympärivuotisen vesireitin piiriin, ja se olisi valtava kilpailuetu Suomen metsäteollisuudelle. Sen parempaa ei ole. Jos me haluamme kustannuksia alas, niin

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

muuta keinoa meillä ei ole, kaikki muut on jo käytetty. Muun muassa Ruotsi nauttii tänäpäpä suurta kilpailuetua. Heillä kanavaverkko toimii, ja varsinkin Saksassa se toimii, ja Keski-Eurooppahan ei voisi toimiakaan, ellei kanavia ja näitä vesiväyliä olisi.

Elikkä, arvoisa puhemies, lopuksi toivon sitä, että nämä isot hankkeet huomioidaan. Nämä pienemmät asiat, mitkä hoidetaan esimerkiksi yksityisteille, sinnekin on saatu, niin kiitoksia vain, arvoisa ministeri, että olemme saaneet yksityisteiden kehittämisen rahaa lisä. Ne tulivat todella tarpeeseen muun muassa siltöjen korjaamisen takia. Mutta toivon näiden isöjen asiöiden osalta, että huomataan vihdoín Itä-Suomen asema. Ei meitä pidä rankaista siitä enää, mitä tapahtui 44, mihin rauhan raja vedettiin. Me tarvitsemme väylät aivan niin kuin Länsi-Suomessakin. En ole heille kateellinen, mutta toivon, että Itä-Suomen tarpeet huomioidaan. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Junnila.

16.10 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! On hienoa nähdä, että ministeri on täällä paikalla kuulemassa, vaikka debatista jo päästiinkin. — Arvoisa puhemies, tämä kello näyttää muuten käyvän yli viittä minuuttia jo alkuvaiheessa, niin että... [Naurua — Tuomas Kettunen: Voitte tulla pois jo!] — Nyt näyttää paremmalta, ja saatiin lisä puheaikaa.

Mutta aloitetaan E18:sta... [Puhujan mikrofoni sulkeutuu — Hälinää — Eduskunnasta: Nyt meni äänikin jo!] ...on kehätie ja yksi koko maan tärkeimmistä liikenneväylistä. Kuten ministeri tietää, tämä kuuluu myös TEN-T-verkkoon ja löytyy Liikenne 12 -suunnitelmista. Nythän on niin, että tämä jatkorahoitus tarvitaan siihen Raision kohdalle. Uskon, että ministeri on tästä hyvin tietoinen, ja toivomme päätöstä mahdollisimman pikaisesti, sillä suunnittelu on edennyt hyvin ja muutenkin tämä on jo toteuttamiskelpoinen. Kaikissa näissä Turun ympärillä olevissa kunnissa odotetaan kiihkeästi tämän etenemistä.

Mutta kuten tuossa debatissa otin esiin, yksi ongelma Varsinais-Suomessa on se, että teitä päällystetään ainoastaan 160 kilometriä. Aiempi taso viime vuosina on ollut 400—500 kilometriä, eli aika korkealta on pudottu, ja vaikka nyt maltillisesti määrärahaa on lisätty, niin kyllä tämä erityisesti sitten, kun poistutaan näiltä pääväyliltä, näkyy myös tieverkossa. Hyvää on kuitenkin se, että tähän saatiin vt 1:n Uskelanjoelta Pukkilaan menevä osuus ensi vuodelle, samoin Turun kehätielle tulee kolme päällystettyä kolmessa osassa. Löytyy myös maantie 189 Poikon ja Rymättylän välillä ja mt 185 Krookilan ja Kaanaan välillä, joka menee Raision kohdalla poikittain. On myös Kuusjoen kohta kantatie 52:lla ja sitten Taivassalossa Pyheltä Kaitaisiin maantie 192. Kiitän ministeriä, että nämä on otettu huomioon. [Tuomas Kettunen: Hyviä investointeja kaikki!]

Mutta sitten Uusikaupunki—Laitila-välillä kevyen liikenteen väylä on sellainen, mistä Varsinais-Suomen kansanedustajaryhmä jätti yhteisen aloitteen. Tämähän on ollut valtakunnan medioissa ikävän tasaisen tahtiin. Siinä nimittäin on tapahtunut useampia kuolemaan johtaneita onnettomuuksia. Tämän tien päällystämiseen saatiin nyt 500 000 euroa niin sanotuista joululahjarahoista, mutta kevyen liikenteen väylän osalle ei saatu, ja se onnettomuusalttein kohta on nimenomaan siinä Sirppujoen ylittävällä sillalla, joka on se ongelma-kohta. Toivon, että ministeri huomioi nämä, kun laittaa valmistelua, mahdollisesti jo huomenna, tästä eteenpäin.

Toinen askarruttava kysymys koskettaa Naantali—Raisio-välillä olevaa junaradan sähköistämistä. Se on ollut pitkään Väyläviraston suunnitelmissa. Nyt sille on hiukan isketty jarrua sen vuoksi, että Venäjän liikenne on siellä lakannut, mutta Naantalín satama itses-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

sään on yksi Suomen merkittävimpiä tavarasatamia, taitaa olla kolmanneksi suurin, huomattavasti kuitenkin vaikka Turun satamaa suurempi rahtimäärältään. Finnlines on myös vuodesta 23 eli ensi vuodesta saamassa uusia laivoja tälle välille, joten tällä radan sähköistamisellä on erittäin kiire. Ja se on senkin vuoksi tärkeää, että VR on ilmoittanut haluavansa kaukojunayhteyden Helsingistä Naantaliin saakka. Nyt se menee Helsingistä Turkuun, missä se joutuu odottamaan tunnin verran, kun sitä siellä käännellään ja seisokellaan toimettomana, ja tämä ei vaatisi minkäänlaisia uusia investointeja sitten valtionyhtiöltäkään, jos se ajatettaisiin Naantaliin saakka. Mutta kuten sanottu, tämä sähköistys on tehty ainoastaan Raisioon saakka, joten siltä osin se ei ole vielä toteutunut, mutta uskon, että ministeri muistuttaa Väylävirastoa aiemmista suunnitelmistaan.

Ja kun ministeri on aiemmin esiintynyt veroasiantuntijana, niin en malta olla ottamatta ajoneuvoveroa tässä yhteydessä esiin. Jätin aiemmin lakialoitteen siitä, että maksutapalisä poistettaisiin ja sitten erien määrää nostettaisiin. Nythän tilanne on se, että jos laitat ajoneuvoveron eriin — ja niitä voit tehdä muistaakseni vain neljä kappaletta sen sijaan, että ne olisivat vaikka kuukausittaisia — niin näistä maksetaan maksutapalisä kolme euroa, mikä ei oikein vastaa todellisuutta eikä sitä, miten valtionhallinnossa muilla vastaavanlaisilla maksuilla toimitaan. Toivon, että tämäkin otetaan huomioon.

Ja lopuksi muistutan kotitalousvähennyksestä. Nyttenhän autojen määrääikaikatsastuksista ei saa tehdä kotitalousvähennystä, ja tämä olisi yksi sellainen, joka vähentäisi harmaata taloutta ja parantaisi turvallisuutta tien päällä ylipäätään. — Kiitoksia.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Eestilä.

16.15 Markku Eestilä kok: Arvoisa puhemies, arvoisa ministeri! Tekisi mieli ensin puhua talouspolitiikasta, sillä olen hieman kateellinen Ruotsille ja Norjalle: Ruotsille sen takia, että siellä vaihtotase on noin kuusi prosenttia positiivinen bruttokansantuotteessa, ja Norjalla on pitkälle yli tuhat miljardia oleva öljyrahasto, josta se tulouttaa kolme prosenttia poliitikoille käyttöön, että voivat sitten näitä tieliikennehankkeita miettiä vähän eri tavalla. Eli kyllähän tämän puheen pitäisi koskea suomalaista vientiä ja talouspolitiikkaa ja työmarkkinoiden rakennetta, mutta kun on kyse liikenteen pääluokasta, niin pysytään asiassa.

Arvoisa puhemies! Perusväylänpidon rahoitus on äärimmäisen tärkeä juttu, ja toivotaan, että seuraava hallituskin pysyy korkealla tasolla, sillä eihän todella se 1,4 miljardia, mikä aikanaan sovittiin siinä parlamentaarisessa Liikenne 12 -työryhmässä, jos aivan rehellisiä ollaan, kyllä riitä mihinkään. Kyllä tämä korjausvelka vain pahenee valitettavasti, eikä se nyt sinänsä ole kenenkään puolueen vika, ei sitä kannata niin lähteä arvioimaan. Mutta me näimme esimerkiksi Pohjois-Savon elyn pitämän esitelmän ja kartan, missä on punaisia kohtia, mitkä tarvitsisivat akuuttia parantamista, ja se kartta oli esimerkiksi Itä-Suomessa aivan täynnä. Ja kun otetaan huomioon tämä maarakennusindeksi, niin kyllähän se varmaan näin on, että tämän perusväylänpidon pitäisi olla 1,6—1,7 miljardia, mutta se, mistä rahat, on sitten toinen juttu. Jostain muualta pitää säästää.

Arvoisa puhemies! Nämä maakuntalennot, mitkä täällä on nostettu esille, ovat sillä tavalla tärkeitä, että minä itse koen vähän kuin liike-elämässä, kun siellä on niin sanottu sanonta, että tämä on strateginen palikka — eli kun joku konserni tarvitsee jonkun tietyn uuden toimialan tai yrityksen, se joutuu maksamaan siitä enemmän, että se koko konserni pärjää paremmin — että maakuntien kohdalla nämä maakuntalennot ovat strateginen pa-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

likka. Se on vähän yksioikoista, jos esimerkiksi Finavian edustajat lähtevät arvioimaan, mitä tämä maksaa, kun se on pakollinen. Jos ne lopetetaan, liike-elämä ja vienti kärsivät ja se saattaa johtaa semmoiseen reaktioketjuun, mitä emme voi sitten ennustaa, eli kyllä esimerkiksi nämä Kajaanin ja Joensuun lennot ovat viimeiseen asti puolustettavia.

Arvoisa puhemies! Nämä tulevaisuuden investoinnit täytyy rakentaa 20 vuotta aikaisemmin, ja sen takiahan tämä parlamentaarinen Liikenne 12 -työryhmä tämän itäradan hyväksyi, ja Karjalan rata ja Savon rata ovat osa itäatakokonaisuutta. Olen monta kertaa sanonut, että kun ne saadaan kunnon kuntoon ja nopeuteen, sitten joudutaan arvioimaan myös sitä, missä määrin ne ovat ikään kuin työhuoneita, nämä junat, eli kun pannaan semmoiset työvaunut, joissa on ikään kuin pieni oma kirjoituspöytä, ja se lasketaan vielä työajaksi, niin kyllä se lisää pendelöintiä jopa pitkälle pääkaupunkiseudun ulkopuolelle aina tuonne Kajaaniin ja Joensuuhun ja muualle asti. Ne ovat isoja strategisia arvioita. Voihan niitä tietenkin vastustaa, mutta kyllä meidän jostain täytyy sitä rahaa saada, että nämäkin pystytään toteuttamaan.

Arvoisa puhemies! Vihreiden edustaja puhui täällä hyvin kauniisti, ja olen samaa mieltä, että joukkoliikenteeseen on lisätty rahoitusta, mutta esimerkiksi tuolla Itä- ja Pohjois-Suomessa oma auto on osa joukkoliikennettä, ja silloin me emme voi, ainakaan itse en voi hyväksyä, että autoilun kustannuksia nostetaan koko ajan. Päinvastoin pitäisi tehdä, että ihmisillä on oikeasti varaa käydä töissä ja harrastuksissa ja muualla. Tietenkin tässä yhteydessä voisi vähän miettiä, että jos tämä dieselin kysyntä jatkuu kovana Keski-Euroopassa ja muualla ja se aiheuttaa sen, että pumpulla jatkuvasti dieselin hinta on korkeampi kuin bensiinin, niin ainakin siellä ministerit voisivat hieman jutella, kuinka validi se peruste on pitää yllä käyttövoimaveroa, koska sehän on aikoinaan sen takia otettu käyttöön, että diesel on halvempaa — joskin bensiinin ja dieselin verotuksessa on merkittävä ero sitten valmistuksessa. Nämä ovat tällaisia kokonaisuuksia, joita pitää miettiä. Eivät ne ihmiset kyllä siellä pumpulla oikein sitä ymmärrä, että jos dieselistä joutuu maksamaan enemmän ja käyttövoimaverot, miksi heitä rangaistaan.

Arvoisa puhemies! Otan vielä lopussa esille eurooppalaisen päästökauppajärjestelmän, joka nyt kovin suurella innolla markkinoitiin, että hienoa kun tuli. Sehän tarkoittaa sitä, että suomalainen autoilija sitten maksaa päästöoikeuksia tuonne eurooppalaiseen yhteiseen järjestelmään. Tällä hetkellä päästöoikeusrahat menevät Suomen valtion kassaan, mutta kun tällainen on hyväksytty, niin jokainen kansanedustaja varmaan tiesi, että eurooppalaiseen liikenteen päästöoikeusjärjestelmään sisältyi ilmastotoimien sosiaalirahasto. Eli kun Itä-Suomessa ajellaan jatkossa dieselillä, niin jos tämä Euroopan yhteinen päästökauppajärjestelmä rokottaa meitä ja sitten maksamme Puolan, Bulgarian ja kenties Ranskan sosiaaliturvaa, onhan se vähän erikoinen juttu, ja sitä kyllä eduskunta ei ole hyväksynyt, koska me emme halua epäsymmetristä tulonjakounionia.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Pirttilahti.

16.20 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa puhemies! Kuten tuossa jaoksen puheenjohtaja Jokinen esitteli tätä meidän mietintöä, niin todellakin tämä väylä 12 -suunnitelma oli hyvä, mutta kyllähän tästä rahat karkaavat alta pois, varsinkin näissä kehittämisrahoissa vielä enemmän. Me ollaan aika lähellä perusväylänpidon rahoituksessa, 1,4:ssä, mutta kuten edellinenkin puhuja Eestilä mainitsi tämän, niin tämä indeksi pitäisi kyllä toimia rahassa. Sillä rahalla ei ole sitä käyttömäärää, mitä aiemmin. Ja täytyy tässä oikeastaan ministeriä

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

kiittää ja kehua siitä, että me ennakointiin ja käytettiin asvaltoitiin silloin 2020 rahoja hyvin, mutta tähän järjestelmään täytyy kyllä joku uudistus löytää, että tämä 12-vuotinen suunnitelma ylipäättensä voisi toteutua.

Eli on tosi hyvä, että perusväylänpitoon nyt satsataan kuitenkin ja myös niihin kehittämishankkeisiin tulee se 50 miljoonaa euroa, tämä niin sanottu indeksikorotus, niin että ne keskeneräiset hankkeet saadaan valmiiksi. Näen myös, että kunnossapitoon tulee satsata. Itsellä on kyllä kokemuksia kunnossapidonkin heikkouksista, ja tulisikin oikeastaan perata — en tiedä, olisiko se Valtion tarkastusviraston tehtävä tai jonkun muun tehtävä katsoa — miten nämä yhtiöt toimivat, ja heidän alihankintaketjunsä, että meneekö se raha oikeasti sinne tien kunnossapitoon vai mihinkä se menee.

Korjausvelkaa meillä on 3,1 miljardia, kuten on todettu aikaisemmin, varmaan ensi vuoden puolella puolet siitä raiteille ja puolet teille. Varsinkin teiden osalta olen todella huolissani. Se korjausvelkahan on juurikin täällä alempiasteisella tieverkolla. Kyllähän me päätiet pidetään kunnossa, mutta seututiet ja siitä alempiasteiset tiet joutuvat tässä kärsimään. Toivottavasti me saadaan sitä nostettua.

Laajakaistahankkeet tuolla mainitsinkin aikaisemmin. Ne ovat tosi tärkeitä, ja on hienoa, kun tähän junakuuluvuuteenkin nyt satsataan tämä viisi miljoonaa vielä lisää. Kuten tuossa edelläkin tuli esille, se on yksi työkonttori meillä, että me voidaan siirtyä paikasta toiseen. Todellakin tässä käytettiin RRF-rahojakin eli elvytysrahojakin tähän hankkeeseen.

Yksityistieavustukset tuli myös mainittua, ja ne ovat hyvällä tasolla myös ensi vuonna, ja toivottavasti näin tulevat säilymään.

Sitten näistä Pirkanmaan hankkeista:

Päärata halkoo Pirkanmaata ja Tamperetta, ja siinä on yli kuuden miljoonan matkustajan liikenne kyseessä, henkilöliikenne. Siinä on vahvaa tavaraliikennettä mutta myös nopeampia junia. Täytyy myöntää myös, että nämä lähijunaliikennehankkeet olivat onnistuneita Pirkanmaalla. Olemme rakastuneet raiteisiin. Siinä on rakennettu Toijalan—Lempäälän kautta aina Tesomalle ja Nokialle ja siitä Poriin asti näitä ratayhteyksiä. Näkisinkin, että tämä vielä tulee kehittymään.

Jakovaroissa saimme myös pienen summan. Olin Väylästä vähän yllättynyt, että he hyväksyivät tämän Pirkanmaan lähijunahankkeen tai Haapamäen radan sähköistämisen esiselvityshankkeen, että me saataisiin joskus sinne Haapamäen radallekin kunnan kalustoa. Tällä hetkellä siellä ovat nämä dieselpikkupätkät, mitkä sitten hajoavat aina, ja mennään ennemminkin busseilla kuin näillä. [Petri Huru: Pori—Haapamäki kuntoon!] Eli se tulisi saada sähköistettyä, niin voitaisiin käyttää sitten myös näitä nykyisiä välineitä.

Näistä muista Pirkanmaan hankkeista:

Ysitie on tärkeä meille. Sieltä Alasjärvi—Käpykangas-välin kunnostus on noin 100 miljoonaa. Kuten tuossa ministeri sanoikin, ovat varmaan sitten seuraavan hallituksen murheita nämä uudet kehittämishankkeet, ja toivottavasti silloin on sellaiset raamit, että tämäkin hanke sinne mahtuu mukaan. Kolmostietä täytyy edelleen jatkaa, ja itse näen tämän pääradan kehittämisen ja rakentamisen juuri, että sitä kunnostetaan, ja pidetään muutkin rautatieverkot kunnossa.

Tärkeä asia on myös Tahera-hanke eli Tampereen ratapihahanke, mikä on kokonaisuutena koko Tampereen kehittämisen osalta, ja sitäkin tulisi edistää.

Jakovarojen osalta, puheenjohtaja, hallituspuolueet neuvottelivat ja esittivät nyt sitten eduskunnan hyväksyttäväksi ja päätettäväksi 71 hanketta, erinomaisia kehittämishankkeita eri puolilta Suomea. Pirkanmaalla nämä osuivat Isoniementielle Kangasalle, Miharin-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

tielle Nokialle ja Itämerentielle Virroille. Lisäksi siellä on merkintänä Vesilahdella 301:n oikaisu, joka ei sinänsä budjettiin mahtunut mutta toivottavasti tulevissa hankkeissa olisi mukana.

Eli näillä eväillä.

Otan vielä yhden asian. Juuri aika monikin otti yhteyden vielä maakuntalentokenttien kehittämiseen. Näen sen erittäin tärkeänä myös elinkeinotoiminnan osalta, [Petri Huru: Myös Satakuntaan!] että meillä on myös lentävät koneet. Niistähän tulee sähkökoneita jos-sain vaiheessa, joten myös päästöt varmaan tulevat vähenemään.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Laakso, ja sen jälkeen ministeri.

16.26 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies ja arvoisa ministeri! Pääluokka 31, ja puhutaan budjettikirjan selvitysosasta. Tässä selvitysosassa puhutaan kyllä digiä, tasa-arvoa, ilmastonmuutosta, luontokatoa, vihreää siirtymää — ja yksi ote: ”tavoitteena on edistää yhdenvertaisuuden ja sukupuolten välisen toiminnallisen tasa-arvon sisällyttämistä ministeriön ja sen hallinnonalan prosesseihin sekä edistää yhdenvertaisuutta ja toiminnallista tasa-arvoa koskevan tietoisuuden lisäämistä ministeriössä ja hallinnonalalla suorittein ja julkisin palveluin” — mutta ei ensimmäiselläkään sanalla väylien huonosta kunnosta tai liikenteeseen liittyvistä asioista. No, eipä tietysti ole sinänsä ihme, koska moni muukin asia näkyy sillä tavalla, että fokus on jossain muualla. Pyydänkin tässä anteeksi ministeriltä, kun olen tuonut valtatie 15:tä hyvin paljon esille. Olen käyttänyt siellä argumentteja turvallisuudesta ja kaikkien näkökulmista muusta jutusta. En ollut tajunnut sitä, että olisi ollut paras ehkä ottaa joku näkökulma tasa-arvon tai vastaavan puolesta, jos se olisi sitten kiinnostanut enemmän. [Suna Kymäläisen välihuuto]

Ja olen huolissani kyllä muutenkin: aika vähän on saanut oppositiosta hyviäkin huolenaiteita esiin, esimerkiksi Trafin käsittämättömästä yritysten ja yksityisten ihmisten rahastamisesta milloin milläkin jutulla.

Mutta joulun alla jos saisin pyytää, että ministerille saisi yhden toiveen esittää: oikaisette oikeasti tässä salissa todella monen väärän käsityksen siitä, mikä on itäratahanke. Se tulee kaikessa selville, että ei ole jaksettu lukea edes sitä paperia. Toivoisin, että kertoisitte, mikä on itärata, koska oikeasti se ei ole Savon rata eikä Karjalan rata vaan se on rata, joka kulkee Kouvolasta Porvoon kautta Helsinkiin. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Ministeri Harakka.

16.28 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitos näistä puheenvuoroista. Itseni kannalta merkittävintä on se, että tästä hallituskaudesta perinnöksi jää kolme tulevaisuuteen kurottuvaa strategista ohjelmaa:

Ensimmäinen on Liikenne 12 -suunnitelma, joka ollaan täällä parlamentaarisesti hyväksytty ja joka koko liikennejärjestelmän, koko valtakunnan tasolla yrittää varmistaa sen, että järkiperäinen suunnittelu ohittaa siltarumpupolitiikan.

Toinen on fossiilittoman liikenteen tiekartta. Me emme ole puhuneet tällä kertaa kovin paljon liikenteen päästövähennystavoitteista, mutta ne ovat edelleen voimassa vuoteen 2030 ja siitä eteenpäin.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Kolmanneksi myöskin täällä eduskunnassa selontekona esitetty digikompassi, joka on myöskin Suomen liiketaloudellisen, kansantaloudellisen suorituskyvyn kannalta tärkeimman raaka-aineen eli datan ja digitalisaation strategia seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi.

Nämä kolme 10—12-vuotista suunnitelmaa ohjaavat koko vuosikymmenen toimintaa tästä eteenkinpäin. Ja kuten nimi sanoo, jos meillä on kyseessä liikenne- ja viestintäministeriö, jos meillä on Väylävirasto, niin silloin puhumme väylistä ja liikenteestä. Sen jälkeen pohdimme sitä, mitä tarkoitusta varten ne ovat, ja yksi olennainen seikka on tietysti kuljetusten, logistiikan, turvallisuus. Ja kyllä meistä nyt varmaan suurin osa muistaa sen, että olemme tässä aivan äskettäin julkaisseet suuren liikenneturvallisuusstrategian, jossa tavoitteena on nollavisio ja jossa on 103 konkreettista toimenpidettä turvallisuuden parantamiseksi.

Loppuun ehkä totean, että tosiaan yksi olennainen perintö myöskin näiden kolmen strategisen ohjelman lisäksi on se alueiden ja valtion välinen suunnitelmallinen ja sopimuksellinen yhteistyö, jossa olemme tasaveroisia kumppaneita. Täällä on puhuttu hankeyhtiöistä, joissa tämä yhteistyö on aivan uudella tasolla, mutta pitää muistaa myös nämä niin sanotut MAL-sopimukset, joiden toimeenpanoon myöskin ihan merkittäviä summia tässä ensi vuoden budjetissa osoitetaan. Helsingin seudun MAL-sopimuksen toimeenpanoon liittyy Länsi-Helsingin raitiotie, jolle myönnetään 11,2 miljoonaa euroa osana 105 miljoonan euron valtuutta, ja Viikki—Malmi-pikaraitiotielle samoin seitsemän ja puolen miljoonan euron valtuus, ja kokonaisuutenaan siis raideliikenteelle lähes 25 miljoonaa euroa ensi vuoden budjetissa.

Joukkoliikenne on, kuten täällä edustaja Soinikoski sanoi, myöskin äärimmäisen tärkeä osa koko tätä liikennejärjestelmää, ja olen ylpeä ja iloinen siitä, että olemme aivan ennätyksellisellä tasolla tässä vaikeassa tilanteessa, jossa perinteisetkin kaukoliikenneyhtiöt ovat olleet konkurssin partaalla ja kaikkien kaupunkien joukkoliikennepalvelut ovat olleet suurissa vaikeuksissa, ja olemme kaiken kaikkiaan 300 miljoonaa euroa voineet osoittaa tämän peruspalvelun ylläpitämiseksi. Ja kyllä, edustaja Laakso, joukkoliikenteessä on kysymys nimenomaan yhdenvertaisuudesta siinä, että myöskin mahdollisimman moni voi liikkua vapaasti kaupungeissa ja kaupunkien välillä. Kyse on myös tasa-arvosta, koska se on myöskin tutkitusti asia, joka on naisille elinehto. Tältä osin olen ylpeä siitä, että tätäkin olemme voineet auttaa, ja olen ylpeä siitä, jos näillä fossiilittoman liikenteen tiekartan toimilla olemme voineet ottaa askelia siihen suuntaan, että suomalaisen liikenteen päästövähennykset toteutuvat, kiitos edellisen hallituksen viitoittaman tavoitteen, jolle myös olemme halunneet ne varsinaiset työkalut tässä antaa.

Kiitoksia jälleen kerran yhteistyöstä sekä valiokunnalle että jaostolle ja tästä hyvästä keskustelusta tässä salissa. [Suna Kymäläinen: Kiitos ministerille!]

Talman Matti Vanhanen: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts nu och fortsätter senare under detta plenum.

Riksdagen avbröt behandlingen av huvudtiteln klockan 16.33.

Riksdagen fortsatte behandlingen av huvudtiteln klockan 20.27.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Talman Matti Vanhanen: Nu fortsätter den allmänna debatten om huvudtitel 31 som avbröts tidigare under detta plenum. — Ledamot Eskelinen frånvarande, ledamot Ovaska frånvarande, ledamot Torniainen frånvarande. — Ledamot Kettunen.

20.27 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Sitten vähän liikenneasiaa.

Ihan ensimmäiseksi, kun tässä on Kainuu ja Kuhmo useampaankin otteeseen tuotu esille, täytyy kyllä kiittää siitä, että valtion talousarviossa Kuhmoon Hyyrintien siirtämiseen on löytynyt se tarvittava rahoitus, niin että Kuhmossa paikallinen sahayhtiö pääsee laajentamaan toimintaa. Olen siitä hyvin tyytyväinen hallitukselle, että osataan ymmärtää tämän tuotto—panos-suhde. Jos vähän yli kaksi miljoonaa euroa laitetaan tien siirtämiseen ja sillä teollisuus pääsee laajentamaan toimintaansa — viimeisen 16 kuukauden aikana yli 30 miljoonalla eurolla on satsattu sahateollisuuteen kyseisellä paikkakunnalla — niin kyllähän tämä kertoo siitä viisaudesta, että tämmöisellä tuotto—panos-suhteella saadaan merkittävä arvonnousu myös kansantalouteen, koska kyseisen sahalaitoksen tuotannosta merkittävä osa menee vientiin.

Puhemies! Tänä päivänä on tästä hallinnonalasta käyty jo keskustelua. Täytyy muistaa, että suurin osa tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä, noin 80—90 prosenttia, ja tähän tarkoittaa myös sitä, että meillä tiestön tässä valtakunnassa pitää olla asianmukaisella tasolla. Aikaisemmissa puheenvuoroissa on tuotu esille sitä, että meillä on maassa korjausvelkaa tiestön osalta. Onneksi sitä ollaan saatu kurottua umpeen: tällä hallituskaudella on tehty se päätös tasokorotuksesta — perusväylänpitoon 300 miljoonaa euroa joka vuosi tasokorotusta — jolla on saatu kurottua umpeen korjausvelkaa.

Myös siitä olen tyytyväinen, että asianmukaista suhdannepolitiikkaa on harjoitettu hallituksen toimesta. Kun vuonna 2020 maailmanlaajuinen koronapandemia iski ja se iski kovasti myös Suomen suuntaan, silloinhan maailmanmarkkinahinnat öljyn osalta tulivat alas, samalla aikaa tuli myös bitumin hinta alas. Onneksi silloin löytyi viisautta ja malttia sen suhteen, että rahoitusta asfaltin vetämiseen löytyi, ja tämän pohjalta sitten moni tienpätkä tässä maassa sai uutta asfalttia. No nythän tiedämme, että maailmanmarkkinahinta öljyn osalta on korkealla tasolla ja bitumin hinta on korkealla tasolla, ja tähän tarkoittaa, että sitten vähän vähemmän vedetään ensikin kesänä asfalttia tuonne Suomen tiestöön.

Puhemies! Kokonaisuudessaan olen monelta osin hyvin tyytyväinen tämän hetken linjauksiin ja politiikkaan meidän tieliikenteeseen ja tienkäyttöön liittyvissä satsauksissa.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Vikman poissa. — Edustaja Kari, Mika.

20.31 Mika Kari sd: Arvoisa herra puhemies! Koko alkuillan olen odottanut tätä hetkeä, että pääsen liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan kohtaan. Kiitos kollegoille hyvistä keskusteluista ja mielipiteenvaihdosta myös muiden asioiden osalta.

Haluan näistä liikenteen pitkän aikavälin suunnitelmista nostaa yhden hankkeen esiin, ja se on itärata, 1,7 miljardin euron hanke, jolla mielestäni vaarallisella tavalla vaarannetaan suomalaisen rataverkon kokonaisuuden pitkän aikavälin kehittäminen. Samalla tehdään valtava investointi, joka on pois muista rataverkon kehittämishankkeista. Meidän pitäisi tällaisen pelloille tehtävän rataoikaisun sijaan, jonka matkalla ei taida juna-asemaakaan olla eikä pysähdyksiä tulla, tämäntyyppisten hankkeiden sijaan pitkällä aikavälillä siirtää vaikkapa puoletkin tästä rahasta, 1,7 miljardista, nykyisen rataverkon kehittämiseen, ny-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

kyisen rataverkon välityskyvyn kehittämiseen kehittämällä ohjauslaitteita, uusimalla kiskoja ja kalustoa ja niin edelleen.

Oikeastaan sen varmemmaksi vakuudeksi sanon vielä suomalaisen rataverkon ikään kuin historiallisestakin merkityksestä: Sillä on pystytty kuromaan ihmisten asuinpaikkoja työn ja liikkumisen osalta tähän päivään mennessä kestäväällä tavalla, maalla asujat kaupunkiin töihin ja tarvittaessa takaisin maaseudulle asumaan ja niin edelleen. Nyt itäratahankkeella me vaarannamme käytännössä myös poikittaisliikenteen tulevaisuutta ja siirtään tavara- ja henkilöliikenne kulkemaan eri väyliä myöten. En tiedä, onko tällä kansantaloudella todellisuudessa edes varaa tämäntyyppiseen hankkeeseen aikana, jolloin meille tulee muitakin korjausinvestointeja, ei pelkästään rataverkon osalta vaan myös laajemmin maantieinfran ja sähköisen siirtymänkin kautta. Toivoisinkin, että maahan löytyy vaalien jälkeen sellainen hallitus, joka pystyy tätä kansallista isoa omaisuuttamme, rautatieverkkoa, kehittämään kestäväällä tavalla murentamatta nykyisen rataverkon vuosisadan tai 150 vuoden aikana rakennettua peruslogiikkaa kuljettaa ihmisiä ja tavaraa kestäväällä tavalla ja samalla varmistamaan kansantalouden kantokyvyn. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Junnila.

20.34 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Myös VR on pohtinut näitä ratakysymyksiä, ja kyllä keskeinen huoli liittyy nykyisen rataverkon kunnossapitoon. Se on aivan umpisurkeassa kunnossa tietyillä rataosuuksilla. Lisäksi ongelmana ovat yksiraitaiset kohdat, jotka vaikeuttavat liikennöintiä merkittävästi.

Nyt kun edellinen puhuja viittasi Liikenne 12:een, niin siinähan mainitaan sekä näitä ratahankkeita että myös TEN-T-verkkoon kuuluvia merkittäviä maantiehankkeita. Nythän on niin, että esimerkiksi E18:n osalta, joka siis on yksi Suomen pääteistä, toinen hakukierros on alkamassa. E18:n Raison pää on nyt toteutamisvalmiina eli käytännössä odottaa päätöstä toivottavasti nyt tulevana keväänä, kun se on myös tähän ohjelmaan kirjattu.

Mutta kun tuossa mainittiin itärata, niin mainitsen myös sen, että tämä Naantali—Raisio-väli, joka siis on sähköistämättä ja Väylävirasto on siihen hakenut 11:tä miljoonaa euroa, jatkuu aina Vainikkalaan asti, mutta tämä on ainoa sähköistämätön osa. Huoltovarmuuskeskus ilmoitti, että he nostavat esimerkiksi varastoidun viljan määrää, ja tämä rataosuus on itse asiassa siinäkin merkityksellinen, nimittäin nyt kun Suomen Viljavalle kuljetetaan viljaa, niin nämä joutuvat Turussa vaihtamaan veturia, että pääsevät tätä toteuttamaan. Sen lisäksi siellä päässä on Suomen kolmanneksi merkittävin rahtisatama eli Naantalintalin satama. Toivon, että tähän nyt saadaan vauhtia. Siihen liittyy tietysti myös tämä VR:n havittelema kaukojunayhteys, joka nyt menee Helsingistä Turkuun, mutta sitä voisi jatkaa Naantaliin, sillä se seisoo tunnin Turussa tekemättä yhtään mitään, eikä uusia kalustoinvestointeja tarvittaisi lainkaan.

Arvoisa puhemies! Varsinais-Suomen kansanedustajat jättivät myös yhteisiä talousarvioaloitteita. Näihin sisältyy jo mainittu Turun kehätie mutta myös valtateiden 8 ja 9 sekä Kaarinan läntisen ohitustien toteuttaminen sekä Salon itäisen ohikulkutien suunnittelu. Investoinnit liikenteen sujuvuuteen maakunnan satamien ja valtateiden välillä sekä telakan ja autotehtaan saavutettavuuden vahvistaminen ovat olennaisempia Varsinais-Suomen menestyksen kannalta.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Huru.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

20.37 Petri Huru ps: Arvoisa herra puhemies! Varsinais-Suomen ely-keskus on kilpailuttanut Järvi-Suomen lauttaliikenteen vuosille 25–45. Tarkoitus on uudistaa ja kasvattaa lauttakalustoa, jolla myös voidaan vähentää liikenteen päästöjä. Kilpailutuksen voitti norjalaisyrittäjä, kun nykyinen operoija on ollut Suomen valtion omistama Suomen Lauttaliikenne eli Finferries. Ely-keskuksella on lähivuosina tarkoitus kilpailuttaa lossiliikennettä myös muualla Suomessa yleisen liikenteen lauttapaikoilla, kuten Nauvon ja Korppoon alueella tai Kotka—Pyhtää-alueella, myös Hiittisissä ja Rymättylässä.

Haluaisinkin nostaa tähän keskusteluun, vaikka ministeri ei enää tähän aikaan illalla vastaamassa olekaan, kysymyksen näistä yhteisalusliikenteen kilpailutuksista. Miten voisimme huomioida niissä sellaisia vaatimuksia kehittää kilpailutusosaamista, että kotimaisilla toimijoilla olisi realistiset mahdollisuudet voittaa niin liikennöinnin kuin alusten valmistuksenkin osalta? Tällaisia vaatimuksia voisi olla esimerkiksi hiilijalanjälkeen vetoaminen niin valmistuksen kuin raaka-aineiden osalta tai vaikkapa kielellisiä asioita hankintoihin liittyen. Koska tässä on tulossa näitä muitakin hankintoja vielä, niin tämä olisi mielestäni tärkeä asia saada keskusteluun, että miten kotimaisten toimijoiden mahdollisuudet näissä kilpailutuksissa kasvaisivat niin valmistuksen kuin liikennöinnin osalta. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Autto.

20.39 Heikki Autto kok: Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta olisi tietysti valtavan monta näkökulmaa, jotka pitäisi puheenvuorossa kattaa, mutta otan nyt esille tämän maailmanajan, jossa elämme, ja sen, miten asioita pitää silloin priorisoida.

Kaikkein ensimmäisenä tulee aina olla maanpuolustuksen tarpeista huolehtiminen, toisena huoltovarmuuden varmistaminen, ja jotta sitten tämän kriisin jälkeen on jälleen uutta kasvua näköpiirissä, niin teollisuuden kilpailukyvyistä huolehtiminen. Nämä ovat mielestäni ne keskeiset lähtökohdat, joitten varassa kaikkea päätöksentekoa pitää nyt arvioida. Tietysti Suomessa on sekä huolehdittu hyvästä puolustusvalmiudesta että pidetty infrastruktuurista pääsääntöisesti hyvää huolta, ja tässä mielessä maanpuolustuksen tarpeet varmasti lähtökohtaisesti täyttyvät.

Arvoisa puhemies! On erittäin tärkeää, että pääväylät koko maassa ovat hyvässä kunnossa, jotta tarvittaessa myös sitten joukkoja perustettaessa sekä joukkoja että tavaraa voidaan siirtää maan eri osien välillä hyvinkin sujuvasti. Toivottavasti tällaiseen ei Suomessa koskaan jouduta, mutta valmiina pitää aina olla.

Arvoisa puhemies! Jotta ei jouduta vaaranpaikkoihin, on tärkeää, että tulevien Nato-liitolaistemme kanssa pystymme esimerkiksi hyvin yhdessä harjoittelemaan ja osoittamaan sekä sitä suomalaista maanpuolustustahtoa että myöskin yhdessä kumppanien kanssa luotua puolustuskykyä. Tässä mielessä varmasti Suomen hyvät ja laajat harjoitusalueet tulevat kumppaneitamme kiinnostamaan, ja uskon, että hyvin konkreettisesti esimerkiksi Rovajärven harjoitusalue tulee olemaan sellainen, jonne tulevaisuudessa entistä enemmän kumppanimaiden liikennettä myös näemme. Tässä mielessä Suomen pitääkin aivan täysimääräisesti hyödyntää EU:n military mobility -työkalua siinä, että näitä maanpuolustukseen tarvittavia yhteyksiä pystytään näistä yhteisistä voimavaroista kehittämään, kun Suomi koko Euroopan etuvartio monellakin tapaa täällä maanosamme koilliskulmalla on. Eli tässä mielessä esimerkiksi yhteydet Ruotsista, lähinnä Haaparannalta, Rovaniemelle ja

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

edelleen sieltä Kemijärven suuntaan Rovajärvelle ovat varmasti kohteita, joihin juurikin tämäntyyppistä rahoitusta tulisi Euroopan tasolta saada.

Arvoisa puhemies! Huoltovarmuuden osalta tietysti Nelostie on keskeinen selkäranka, joka maamme logistista järjestelmää pitää pystyssä. Toki tietysti Vitostie myös yhdistää koko maan aina pääkaupungista pohjoiseen. Tässä mielessä näiden keskeisten tielinjausten on oltava kunnossa, jotta sitten tilanteessa, että vaikkapa nykyiset merikuljetusväylämme vaarantuvat, elintärkeitä kuljetuksia pystytään myös maayhteyksin Ruotsiin ja Norjaan suuntaamaan. Tässä konkreettinen kohta on myös valtatie 21, joka palvelee myös Jäämerelle suuntautuvaa liikennettä. Elikkä nämä tieyhteydet tulee kyllä nyt todella huomioida tulevinä vuosina aivan erityisesti.

Arvoisa puhemies! Nämä kaikki yhteydet palvelevat myös sitä teollisuuden kilpailukykyä. Jos kysymme vaikka EU-komission puheenjohtajalta, minne pitäisi katsoa, kun haluaa nähdä kestävästä kasvusta, sellaista kasvua, jota Eurooppaan toivotaan, niin hän viittaisi, että no, Pohjois-Ruotsiin. Ei pitäisi olla mitään syytä siinä, miksei pohjoinen Suomi pääsisi myös tähän samaan kehityksen imuun mukaan. Ruotsissa näemme yli sadan miljardin investoinnit erilaiseen puhtaaseen teknologiaan ja yhteiskunnan sähköistymiseen liittyen, joten varmasti näitä mahdollisuuksia myös Suomessa on, mutta jotta ne voidaan kestäväällä tavalla realisoida työpaikoiksi, toimeentuloksi, ihmisten hyvinvoinniksi, niin tarvitaan myös luotettavia ja välityskykyisiä sekä turvallisia liikenneyhteyksiä.

Arvoisa puhemies! Toki sitten tarvitaan myös muita toimia kuin näitä pelkkiä väylähankkeita, ja niitä kokoomuksen vaihtoehtobudjetissa esitetyllä Koko Suomi kuntoon -paketilla saataisiin todella runsaasti aikaan, ja sitä varten tarvitaan esimerkiksi vaikkapa ammattidieselin säätämistä niin, että logistiikkakustannukset Suomessa pysyvät kurissa.

Tässä, arvoisa puhemies, lyhyesti keskeisiä painopisteitä.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Holopainen, Hanna.

20.44 Hanna Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Haluaisin nostaa esiin hallituksen panostukset itäisen Suomen elinvoiman kehittämiseen. Kaikki me tiedämme, että Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja meidän kauppasuhteitten katkaiseminen Venäjään ovat aiheuttaneet itäiseen Suomeen ihan poikkeuksellisen tilanteen. Saimaan kanava tai meidän Saimaan yhteys merelle on katkennut, ja se on aiheuttanut valtavasti painetta meidän teollisuuden logistiikkaketjuille. Onkin todella tärkeää, että hallitus on nähnyt tarpeelliseksi panostaa tähän itäisen Suomen saavutettavuuteen ja huolehtii siitä, että meidän teollisuudella on edelleenkin vähäpäästöisiä ja kustannustehokkaita logistiikkayhteyksiä käytettävänä.

Toisaalta tässä on kysymys vain alusta, ja näitä panostuksia tarvitaan lisää. Tämä nyt budjetissa oleva 30 miljoonan panostus Karjalan radan kehittämiseen on erittäin tärkeä, mutta tosiaan se ei vielä riitä, ja siinä on kysymys siitä, että oli varattu rahaa Saimaan kanavan peruskorjausinvestointina sulkujen pidentämiseen, ja nyt sitten tämä raha on syytä täysmääräisesti käyttää itäisen Suomen yhteyksien kehittämiseen.

Tämä Karjalan rata on siitä poikkeuksellinen rata, että siellä on paljon sekä tavaraliikennettä että myöskin matkustajaliikennettä, ja kun siellä ei ole kaikilta osin kaksoisraidetta, niin se aiheuttaa kuormitusta ja tämmöisiä häiriötilanteita, jotka sitten häiritsevät liikennöintiä varsin usein. Onkin tärkeää, että tulevaisuuden budjeteissa osoitetaan lisää määrärahoja siihen, että nämä yhteydet ja nämä pullonkaulat saadaan korjattua.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Itäinen Suomi on monelta osin yhteyksien osalta heikommassa asemassa kuin läntinen Suomi. Jos katsoo, kuinka pitkä maantieteellinen etäisyys on esimerkiksi Kuopion ja Helsingin ja taas vastaavalla korkeudella sijaitsevien Länsi-Suomen kaupunkien välillä, niin yhteydet ovat kuitenkin paljon heikommalla, joten tarvitaan panostuksia myös Savon rataan.

Täällä aiemmassa puheenvuorossa edustaja Kari duubioi tätä itäratahanketta, ja ymmärän kyllä tietenkin sen, että lahtelaisia edustajia huolestuttaa, säilyvätkö hyvät raideliikenneyhteydet Lahteen sen jälkeen, jos toteutetaan tämä itärata, mutta itse näkisin niin, että nämä yhteydet eivät ole toisiaan vastaan kilpailevia vaan varmastikin siitä huolimatta, vaikka itärata toteutetaankin, yhteydet Lahden ja pääkaupunkiseudun välillä, junayhteydet ja junavuorot, tulevat säilymään erittäin kilpailukykyisinä. Onkin erittäin tärkeää, että jatkossakin panostukset itäiseen Suomeen jatkuvat, jotta pystytään varmistumaan siitä, että nämä logistiikkaketjut ja meidän teollisuuden raaka-aine- ja tuotevirrat saadaan säilytettyä.

Arvoisa puhemies! Haluaisin myös kiittää valtiovarainvaliokuntaa siitä, että siellä on suhtauduttu erittäin positiivisesti talousarvioaloitteisiin, joita olen tehnyt. Nämä talousarvioaloitteet liittyvät nimenomaan pyörätieverkoston parantamiseen, ja tästä jakovarasta tosiaan yli 600 000 euroa yhteissummuna valtiovarainvaliokunta löysi rahoitusta näihin hankkeisiin.

On tärkeää edistää kävelyä ja pyöräilyä. Niihin sijoitettu euro tulee moninkertaisena takaisin esimerkiksi kansanterveyshyötyinä. Sen lisäksi sillä on tietysti tärkeä merkitys ilmastomuutoksen torjumisen kannalta, koska se on vähäpäästöistä liikennettä, mutta erityisesti tuolla Etelä-Karjalassa, omassa kotimaakunnassani, sillä on vaikutuksia myöskin elinvoimaisuuteen, sekä kylien elinvoimaisuuteen siltä osin, että siellä nämä kävelyn ja pyöräilyn yhteydet edistävät sitä, että kylät säilyvät elinvoimaisina, että sitten siihen, että pyörämatkailua voidaan siellä edistää kestäväällä tavalla.

Nythän on muutamana aiempänä kesänä nähty, että nimenomaan pyöräilymatkailussa on valtava potentiaali Suomessa. Sekä kotimaanmatkailuun että sitten ulkomailta meille tulevien matkailijoiden osalta Suomi on erittäin houkutteleva pyörämatkailukohde, mutta jotta sitä potentiaalia voidaan kasvattaa, se vaatii sitä, että meillä on tämä infra kunnossa. Onkin hienoa, että valtiovarainvaliokunta on osoittanut määrärahoja myöskin Pyörämatkailukeskukselle 250 000 euron lisäpanostukseen.

Vielä nostaisin esiin sen, että myöskin tässä tilanteessa, kun polttoaineen hinta on kallistunut, on erittäin tärkeää tarjota ihmisille edullista mahdollisuutta käyttää joukkoliikennettä, joten on todella tärkeää, että hallitus on tehnyt tämän joukkoliikenteen alvin alentamisen määräaikaaisesti. Toivotaan, että se helpottaa osaltaan pienituloisten mahdollisuuksia esimerkiksi työmatkaliikenteeseen.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kankaanniemi.

20.49 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa puhemies! Koko liikenneverkko — radat, maantiet yksityisteistä aina Eurooppa-teihin asti — on erittäin suuri osa suomalaista kansallisarallisuutta, ja meillä on suorastaan velvoite pitää se hyvässä kunnossa, pyrkiä joka vaalikaudella siihen, että se olisi vaalikauden lopulla paremmassa kunnossa kuin kauden alkaessa. Näin ei viime vuosina ole ollut. Syy on ollut suurelta osin rahoituksen puute. Tämä varmasti tulee jatkossakin olemaan tulevien hallitusten suuri kysymys, miten liikenneverkon kunnossapito ja perusparantaminen rahoitetaan. EU:sta meille ei ole paljoakaan apua ollut. Maksamme sinne ehkä miljardin vuodessa nettona, mutta emme sieltä näihin

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

saa. Näihin isoihin ratahankkeisiin ehkä on jotain tulossa, mutta ne ovat toteutuksen osalta varmasti hyvin kaukana.

Liikenne 12 -työryhmässä todettiin, että suunnittelu näille isoille ratahankkeille vie lähes kymmenen vuotta, ja sen jälkeen ruvetaan ilmeisesti katselemaan rahoitusta niin, että ollaan 30-luvun loppupuolella, kun niitä toteutetaan. Siinä mielessä nyt ehkä edustaja Mika Karin huoli ei ihan ajankohtainen vielä ollut tästä itäradasta, ja voi olla, ettei niitä koskaan toteuteta. Tärkeätä onkin panostaa nyt näiden nykyisten ratojen tasoon, turvallisuuteen, valmiuteen ja siihen, että ne vetävät. Esimerkiksi Jyväskylä—Tampere-väli on tässä saamassa rahoitusta, ja se on positiivinen asia. Tietysti voisi miettiä — edustaja Kari lähti pois — olisiko järkevämpää sittenkin vetää Jämsästä suoraan Lahteen ja Lahdesta sitten hyvää uutta rataa pitkin tänne Helsinkiin yhteys. Voisi olla hyvin viisasta, mutta en nyt siitä sen kummempaa esitystä tee.

Arvoisa puhemies! Ehkä tuolla tiepuolella, maantiepuolella, Vaajakosken kohta on sellainen, joka on tänä päivänä se pullonkaula, kun mennään Nelostietä, joka on valtakunnan pääväylä, EU-ydinverkkoa. Vaajakoskella ollaan sitten ensimmäisessä kohdassa ongelmissa, ja se odottaa pikaisesti rahoitusta.

Eli tiestöön panostaminen on meille äärettömän tärkeää, koska näin pidetään koko maa elin- ja asumiskelpoisena.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kettunen.

20.52 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Tästä on hyvä jatkaa. — Niin kuin edustaja Kankaanniemi totesi, tiestöön panostaminen on erittäin tärkeää. Keskustan linjana on ollut ja on edelleen, että liikenne- ja rahoituksessa painopiste on perusväylänpidossa, ja perusväylänpidossa painopiste on oltava jatkossakin — perustienpidossa.

Puhemies! Vähemmälle puheelle ovat jääneet ainakin tässä iltakeskustelussa yksityistiet. No yksityistienpidon rahathan vuonna 2021 olivat 30 miljoonaa euroa, ja vuonna 2020 ne olivat 20 miljoonaa euroa, eli vaihteluväli vuosien väleillä on iso, mutta puhemies, on ollut myös hallituskausia, jolloin yksityistierahat ovat olleet lähes nollassa. Täytyy sanoa, että kyllä tässä on keskustan ansiota, että nykyiset yksityistiemäärärahat ovat suhteellisen korkealla tasolla. Kokoomus on ehdottanut vaihtoehtobudjetissaan, että tämä yksityisteitten määrärahat olisivat vuositasona 13 miljoonaa euroa. No ensi vuonna yksityisteiden avustusrahat ovat 23 miljoonaa euroa.

Nytten tästähän Ylekin ansiokkaasti uutisoi, nimittäin lisäksihän yksityistieavustusten korvausprosenttia nostetaan tavanomaisissa teiden parannuskohteissa siitä 50 prosentista 70 prosenttiin ja siltakohteissa ja luonnonolosuhteiden aiheuttamissa yllättävissä korjauskohteissa 75 prosentista jopa 85 prosenttiin. Teimmekin tästä aikaisemmin tänä vuonna edustajakollegoitten Aittakummun ja Mikko Kinnusen kanssa kirjallisen kysymyksen, ja on todella tärkeää, että nyt tämä avustusprosenttiosuus nousee sinne 70 prosenttiin. Nimitäin toimiva tiestö on tärkeä esimerkiksi ruuan- ja energiantuotannossa, ja yksityistietä tarvitsevat myös pelastuslaitokset, poliisi ja Puolustusvoimat.

Puhemies! Kun tässä on vielä hieman aikaa, niin haluan nostattaa myös esille...

Puhemies Matti Vanhanen: Edustajat voivat käyttää myös puhujapönttöä, jolloin voitte puhua pidempään ja kerralla sanoa kaiken.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Ahaa. — Arvoisa puhemies! Haluan tässä nytten nostattaa sen esille, että kun tässä on ratahankkeista puhuttu, niin kyllä minun mielestäni tämän turvallisuustilanteen muututtua olisi nyt tärkeää tehdä selvitys ratayhteyden rakentamisesta Norjaan, tuonne Pohjois-Atlantille, koska Itämerellä liikenne voi kenties vaikeutua, jos tilanne kiristyy entisestään. Ja puhemies, ajattelisin, että se rata voisi mennä sinne Norjaan ja Pohjois-Atlantille juurikin Itä-Suomen kautta.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Junnila.

20.56 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Äskeinen hanke tuntui niin edulliselta, että toivottavasti se toteutetaan ja laitetaan Norja maksamaan se.

Arvoisa puhemies! Edustaja Holopainen nosti täällä esiin pyöräilyväylät ja kevyen liikenteen väylät, ja jatkan sitten niistä.

Nimittäin Varsinais-Suomen kansanedustajaryhmä esitti määrärahan lisäämistä kantatien 43 Uusikaupunki—Laitila-välille. Tämä tieosuus Uudenkaupungin Kalannin ja Laitilan Kodjalan välillä on nykyisellään ilman kevyen liikenteen väylää. Tieosuus on todettu vaaralliseksi noin seitsemän kilometrin matkalla kaupungin ja näiden taajamien välillä. Tällä hetkellä jalankulku ja pyöräily on siis mahdollista hyvin, hyvin kapealla pientareella, ja vaikka tähän joululahjarahoista lisättiin uusi päällyste, niin se ei sitä tilannetta hirvittävästi paranna.

Tällä tieosuudella tapahtui tämän vuoden kesällä pyöräilijän ja kuorma-auton välinen kuolemaan johtanut onnettomuus. Pyörätien rakentaminen on siis edellytys kevyen liikenteen liikenneturvallisuuden parantamiselle tällä osuudella. Lisäksi kantatien varren asutuksen ja esimerkiksi Uudenkaupungin tehtaan työmatkaliikkuminen kestävästi edellyttävät tämän jalka- ja pyörätien rakentamista. Hankkeen tiesuunnitelma on valmis, ja hanke on välittömässä toteutusvalmiudessa. Tämä sisältyy valtakunnallisen tiejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -investointiohjelman seudullisten pyörätieverkkojen ja laatukäytävien kehittämisen kokonaisuuteen, jonka rahoitus on 80 miljoonaa kahdeksanvuotiskaudella, mutta sitä siis ei tähän valitettavasti vielä saatu. Sen sijaan samaan kokonaisuuteen liittyvä Prostvikin osa saatiin toteutettua. Tässä harkittiin myös MAL-kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisten hankkeiden rahoitusosuutta.

Tämän lisäksi olen itse tehnyt aloitteen Rymättylätien kevyen liikenteen väylästä, joka on siis osa Saariston rengastietä. Tämä on kesäisin matkailijoiden suosiossa, monia osuuksia, joissa kevyen liikenteen väylää ei ole ja vilkkaan liikenteen ja korkeiden ajonopeuksien lisäksi tienlaidassa polkemista polkupyörällä tai kävellen ei voida missään nimessä pitää turvallisena. Kevyen liikenteen väylän jatkaminen on liikenneturvallisuuden vuoksi välttämätöntä, ja lisäksi tämä turvallinen ja viihtyisä liikenneympäristö houkuttelee tekemään entisestään matkoja jalan ja polkupyörällä. Tähän on 500 000 esitetty, ja ehkä ensi kerralla saadaan myös valtiovarainvaliokunnassa tämä huomioitua. Nyt saatiin jo aika monta erilaista hanketta. — Mutta arvoisa puhemies, koska puheenvuorolimiitti lähestyy, niin jatkan seuraavassa puheenvuorossa.

Puhemies Matti Vanhanen: Puheenvuoroa saa jatkaa puhujapöytästä. — Edustaja Kinnunen, Jari. — Tehdään niin, kun on sen verran vähän tässä, että poistetaan tämä kolmen minuutin aikaraja. Voitte puhua kerralla kaiken, minkä haluatte sanoa.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

20.59 Jari Kinnunen kok: Kiitos, arvoisa puhemies! Toistan ehkä itseäni: viime vuonna totesin täällä, että en koe itseäni siltainsinööri Jaatiseksi ja pidän erikoisena sitä, että me emme täällä luota siihen, että meillä viranhaltijat tietävät ja osaavat priorisoida, missä teitä pitäisi rakentaa, missä niitä pitäisi perusparantaa ja kunnostaa. Minua kiinnostaa teiden kunnossa lähinnä niitten turvallisuus. Vuosittain me menetämme useita ihmishenkiä kohtaamisonnettomuuksissa. Monet ovat itsemurhia, monet ovat henkirikoksia ja itsemurhia, ja ne olisivat vältettävissä esimerkiksi keskikaistoilla. Silloin kun tiet ovat hyvässä kunnossa, liikenne on sujuvaa ja ne ovat yleensä silloin myöskin turvallisia.

Mutta mennäänpä teistä sitten tähän meidän valtaisesti hehkutettuun digimaailmaan. Meitähän pidetään oikein digisuurvaltana, ja kuitenkin näiden pitkien etäisyyksien maana ja tämmöisenä vähäväkisenä me olemme antaneet näitten valokuituverkkojen rakentamisen kymmenille erilaisille yrityksille. Tällä hetkellä Nokialla kolme yritystä kauppaa valokuituverkkoja, ja ne alkavat keväällä sitten niitä kaivaa, kuka minnekin sinne. Eihän tämmöisessä ole mitään järkeä. Meillä pitäisi siis olla yksi yhtiö, joka omistaa verkot, ja sen jälkeen nämä yritykset voisivat ainoastaan niitä katselupaketteja tai digipaketteja, miksi ne sitten kutsuvatkaan niitä. Tähän suuntaan olisi kansantalouden kannalta järkevää lähteä viemään tätä meidän valokuituverkottamista tässä maassa. Voitaisiin sitten sen jälkeen, kun se olisi saatu kuntoon, kehuskella, että me olemme nyt todellakin digivaltakunta. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Huru.

21.02 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Nykyinen istuva hallitus on jättänyt raskaan laskun maksettavaksi tulevalle hallitukselle. Myös viimeisessä budjettiriihessään hallitus lykkäsi keskeisiä talouspäätöksiä sekä rakenteellisia uudistuksia tulevaisuuteen. Samalla julkisen velan määrää kasvatetaan pelottavan nopeasti.

Maamme väylien kunto on huono ja heikkenee edelleen kovaa vauhtia. Tästä huolimatta hallitus on pysäyttänyt kautensa alussa jo paremmalta näyttäneen väylien rahoituskehityksen. Kustannustason nousun välittömien vaikutusten kompensoimiseksi hallitus ehdottaa 50:tä miljoonaa euroa lisärahoitusta perusväylänpidolle. Silti budjettiehdotus kokonaisuudessaan pudottaa perusväylänpidon rahoituksen kuluvan vuoden 1,44 miljardista eurosta 1,28 miljardiin euroon.

Kaikki puolueet olivat aiemmin sitoutuneet perusväylänpidon rahoitukseen vuoteen 2032 ulottuvassa Liikenne 12 -suunnitelmassa, mutta hallitus sivuutti tämän parlamentaarisen tahdon. Heikkokuntoiset tiet ja radat kasvattavat kuljetusaikoja ja kustannuksia sekä lisäävät liikenteen päästöjä. Itäisen Suomen ratahankkeiden edistäminen 31 miljoonalla ja hallituksen sitoutuminen investoinnin tukemiseen Oulussa ovat toki tervetulleita, mutta väylien kunto kokonaisuudessaan huolestaa.

Perussuomalaiset kannattavat liikennepolttoaineiden verotuksen alentamista. Hallitus on korottanut liikennepolttoaineiden veroa tälläkin hallituskaudella, ja polttoaineiden hinnat ovatkin nousseet korkealle tasolle, mutta siitä huolimatta hallitus ei ole tehnyt uudelleentarkastelua hintoihin. Kasvukeskusten ulkopuolella oman auton käyttö on välttämätöntä työ-, asiointi- ja koulutusmatkoilla. Lisäksi harvaan asutussa Suomessa polttoaineen hinnalla on suuri merkitys kuljetuskustannuksiin ja sitä kautta tuotteiden hintoihin sekä viennin osalta maamme kilpailukykyyn. Tästä syystä liikennepolttoaineiden verotusta on alennettava.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Arvoisa puhemies! Öljylämmityksestä luopuminen olisi syytä ottaa uuteen tarkasteluun. Perussuomalaisten mukaan toimivia tuotantomuotoja ei varsinkaan tällaisessa kriisitilanteessa voida hylätä pelkästään ilmastokunnianhimon perusteella. Perussuomalaiset katsovat, että Suomen tavoite olla hiilineutraali vuonna 2035 eli jopa 15 vuotta ennen EU:n tavoitetta on osoittautumassa mahdottomaksi ja ilmastotoimista täytyy nyt joustaa, jotta sähkön hintaa saadaan alemmaksi. Hallituspuolueilla ei kuitenkaan näyttäisi olevan mitään haluja pakittaa Euroopan tasolla ennennäkemättömän kunnianhimoisista ilmastotavoitteista.

On täysin järjetöntä, että suomalaisten yritysten kilpailukyky romutetaan kilpailijamaita tiukemmilla ilmastotoimilla. Kustannukset ovat tuplaantuneet edellisvuodesta, ja ne kasvavat edelleen. Nykytilanne vaarantaa lisäksi Suomen omavaraisuuden, kun maatalousyrittäjät ovat vaarassa ajautua konkurssiin.

Perussuomalaiset ovat esittäneet myös, että ammattiautoilijoille tulee perustaa verohelpotus ammatidieselin muodossa. Suomen Kuljetus ja Logistiikka kertoi dieselin saavuttaneen jo viime marraskuussa hintatason, jonka liikenne- ja viestintäministeriö laski saavutettavan vuosikymmenen lopulla.

Arvoisa puhemies! Koska Suomi on viennin näkökulmasta saari, tulee myös esittää, että väylämaksut poistamalla kokonaan voidaan osittain kompensoida teollisuudelle ja muille yrityksille muutoinkin korkeita logistiikkakustannuksia. Väylämaksujen nollaus elvyttäisi myös matkustajaliikennettä. On tärkeää myös, että ihmisillä on vapaus liikkua, ja mikäli yksityisautoilusta tehdään liian kallista, vaikeutuu työssäkäynnin lisäksi aivan kaikki muunkin liikkuminen, millä on iso vaikutus ihmisten hyvinvointiin ja onnellisuuteen. — Kiitos.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Holopainen, Hanna.

21.06 Hanna Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Minäkin sanon muutaman sanan noista digiyhteyksistä, jotka aikaisemmassa puheenvuorossa mainittiin. On tosiaankin tärkeää panostaa koko maan laajuisiin valokuituverkkoihin, koska kyllähän tulevaisuudessa — kun aikaisemmin on ajateltu, että saavutettavuus on se elinvoimaisuuden pohja — ja jo nyt yhä enemmän nimenomaan se, kuinka hyvät ja toimivat datayhteydet ovat, mahdollistaa muun muassa etätyöskentelyn, kuten korona-aikana huomattiin, ja tämä etätyö ja monipaikkaisuus ovat varmasti tulleet jäädäkseen.

No, sen lisäksi, että kotien valokuituverkkoihin ja työpaikkojen valokuituverkkoihin panostetaan, parempia datayhteyksiä tarvittaisiin myös junissa. Aika moni on huomannut, että kun junamatkan aikana yrittää osallistua vaikka johonkin etäpalaveriin tai työskennellä, niin datayhteydet ovat yhä valitettavan heikot monilla yhteyksillä. Ja jos mietitään sitä muutosta, mikä meillä työelämässä on — ja nimenomaan tämän monipaikkaisuuden lisääntymistä, mikä mahdollistaa sen, että ihmiset voivat esimerkiksi osan viikkoa olla kotona ja sitten kenties asua vähän kauempana työpaikasta ja kulkea junalla työpaikalle silloin tällöin — niin silloin olisi tärkeää, että siellä junissa olisi toimivat datayhteydet, jotta sitten sen matka-ajan voi hyödyntää tehokkaasti töitä tehden. Tässä varmasti tarvitaan panostuksia sekä raideverkon varrella oleviin datayhteyksiin, niihin mastoihin, sekä sitten myöskin meidän raidekaluston teknisiin ratkaisuihin, jotta näitä datayhteyksiä saadaan parannettua.

No sitten, arvoisa puhemies, sähköisestä liikenteestä: Sähköautojen määrä on kasvanut, mutta latausverkko ei kaikilta osin ole pysynyt mukana. Erityisen suuri tarve olisi pikala-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

tureille, ja tavoitteena pitäisikin olla, että niitä pitäisi löytyä kattavasti koko Suomesta. Tiheän asutuksen alueella pitäisi olla vähintään, sanotaan nyt, 40 kilometrin välein tällaisia pikalatureita, jotta sitten käytännössä voi sähköautolla liikkua nykyistä pidempiä matkoja ja jotta ihmiset voivat luottaa siihen, että myös sähköautolla pystyy erilaisista matkoista suoriutumaan.

Sen lisäksi olisi syytä miettiä sitä, voisimmeko suunnata sähköauton hankintatukea myöskin julkisen liikenteen käyttöön hankittavien sähköautojen hankkimiseen. Tällaista tukea ei aikaisemmin ole ollut, ja sitä ehkä tarvittaisiin, jotta myös siellä julkisen liikenteen puolella autokannan sähköistytminen etenisi. Tämähän auttaa nimenomaan siinä, että pystymme pääsemään irti fossiilisista polttoaineista ja olemme sitten paremmin varautuneita myös fossiilisten polttoaineiden hinnannousuun, joka väistämättä on tulevaisuudessa tosiasia.

Sitten vielä, maaliikenteen lisäksi Suomi tarvitsisi kunnianhimoisen ja määrätietoisen strategian myös siitä, kuinka lentoliikenne saadaan sähköistettyä. Esimerkiksi Norjassa tavoitellaan sitä, että vuoteen 2035 mennessä kaikki kotimaan lennot olisivat sähköisiä, ja myöskin Ruotsissa on vahva strategia, jolla tähdätään tämän sähköisen lentoliikenteen lisäämiseen. Suomesta tällainen määrätietoinen strategia on toistaiseksi puuttunut, ja olemme näitä muita Pohjoismaita jäljessä siinä, että meillä ei ole tällaisia panostuksia sähköisen lentoliikenteen kehittämiseen. Siinä olisi kuitenkin paljonkin mahdollisuuksia, koska meillä on myöskin semmoista teknologista osaamista esimerkiksi akkuteknologiassa, että varmasti meidän yritykset hyötyisivät siitä, että meillä tehtäisiin tutkimus- ja tuotekehitystyötä myöskin sähköisen ilmailun osalta. Toivoisinkin, että tulevaisuudessa myöskin tähän saataisiin tällainen määrätietoinen suunnitelma, kuinka Suomi pysyy edelläkävijänä kaikissa näissä sähköisen liikenteen osa-alueissa.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kettunen.

21.11 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Edustaja Holopainen puhui asiaa sähköisestä lentoliikenteestä. Tähän maahan olisi tullut jo aikoja sitten luoda strategia, kuinka edistämme sähköistä pienlentoliikennetoimintaa, ja niin kuin toitte puheenvuorossanne esille, niin Norjassahan tämä on edelläkävijätoimintaa. Täytyy kyllä surukseni heti tähän ensi alkuun todeta, että yksi lentoliikenteen solmukohta, joka olisi auttanut sähköistä lentoliikennettä tässä valtakunnassa, tuhottiin kokoomuslaisen politiikan johdolla, jota valitettavasti myös vihreät avittivat, eli Malmin lentokenttä laitettiin kiinni. Tällä tehtiin suuri, suuri virhe meidän suomalaisen lentoliikenteen tulevaisuuden turvaamisen osalta. [Timo Heinonen: Oliko se Sipilän hallitus?] Keskusta on ajanut tätä ja pitänyt huolta, että Malmin lentokenttä olisi säilytetty. Kyseisellä alueella oli myös aika suuria luontoarvojakin, mutta kokoomuslaisella politiikalla [Timo Heinonen: Ei!] kyseinen Malmin lentokenttä ei saanut jatkoa, ja nythän sinne nousee todennäköisesti betonisia kerrostaloja — harmillista sinänsä.

Puhemies! Haluan myös käyttää puheenvuoron digiloikasta, jota vuodesta 2010 on yritetty tehdä tähän maahan. Onneksi siinä on myös osaltaan onnistuttu — eli laajakaistarakentamisessa. Sitä on tuettu Suomessa jo vuodesta 2010 alkaen. Vuonna 15 käynnistetty Nopea laajakaista -hanke päättyy tänä vuonna. Uusi, kaksivuotinen laajakaistahanke on nyt käynnistynyt vuoden 22 alusta, ja tukiohjelmalle on varattu myös EU:n elpymisvälineestä 32 miljoonaa euroa, josta vuonna 23 on käytettävissä 17 miljoonaa euroa. Tuet on

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

myönnettävä laajakaistahankkeille vuoden 23 loppuun mennessä. Traficommin myöntämä tuki edellyttää valtioneuvoston asetuksen mukaisesti kuntien maksuosuutta: joko 8, 22 tai 33 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista. Kyllä tämä on minun mielestäni ja myös Suomen Keskustan mielestä niin, että kuntien maksuosuuksia tulisi alentaa, niin että laajakaistahankkeita käynnistyisi entistä enemmän ja nykyistä nopeampaa tahtia.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Junnila.

21.14 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa herra puhemies! Jatkan tuosta kevyen liikenteen väyliä koskevasta asiasta. Sehän näyttää olevan sellainen, missä myös perussuomalaiset ja vihreät voivat löytää toisensa. Me emme ehkä välttämättä niitä halua kaupunkien keskustoihin, mutta ainakin taajamien ulkopuolella ja ainakin liikenneturvallisuussyistä näyttää, että voimme löytää yhteisen sävelen.

Edustaja Kettunen puhui aiemmin yksityisteiden rahoituksesta. Hyvä esimerkki on Vanhanunnantie, Kaarinan suurin yksityistie, joka löytyy talousarvioaloite 154:stä. Se on poliisin toimesta todettu vaaralliseksi. Tie on suurilta osin pientareeton, valaisematon ja erittäin mutkainen, ja molemmissa päissä sijaitsee koulu. Tähän on esitetty määrärahaa.

Sen lisäksi ovat sitten Tanilantie ja Seikeläntie, jotka sijaitsevat Maskun kunnassa. Kustavintiehän on erittäin vilkas tie, joka välittää liikennettä Turun talousalueen ja Vakka-Suomen välillä. Kustavin ja Taivassalon seutu on myös suosittua kesäasutusseutua. Tämäkin tie on ilman kevyen liikenteen väylää. Vilkkaan liikenteen ja korkeiden ajonopeuksien vuoksi tienlaidassa kulkemista millä tahansa välineellä ei voida pitää turvallisena. Kevyen liikenteen väylän rakentaminen on siten erityisesti liikenneturvallisuussyistä välttämätöntä. Tämän väylän rakentaminen Tanilantien ja Seikelän kiertoliittymien välille toisi myös viihtyisyyttä tähän liikenneympäristöön ja houkuttelisi tekemään enemmän matkoja jalan ja polkupyörällä. Tällä Kustavintiellä on ollut runsaasti liikenneonnettomuuksia, joissa pyöräilijät ovat olleet osallisena. Valitettavasti joka kesä Kustavintie kunnostautuu tällä saralla. Siksi asiantila pitäisi välttämättä korjata pikaisella aikataululla. Tässä esitetyn väylän rakentamisen jälkeen on tärkeää myös lisätä jatko-osuuksia vaihteittain, ja tulevia lisähankkeita voisivat olla esimerkiksi Tanilantie—Somersoja-väli sekä jatkoreitti Seikelän kiertoliittymästä aina Maskun Lemuun asti. Uskon, että määrärahoja vaihteittain voidaan tälle kokonaishankkeelle tästä vuosittaisesta 80 miljoonasta esittää.

Arvoisa puhemies! Täällä aiemmin edustaja Pirttilahti otti Ysitien esiin, ja toden totta Turku—Tampere-yhteysvälin parantamiseen välille Liedon asema — Aura on myös välttämätöntä osoittaa määrärahaa. Valtatie 9 muodostaa keskeisen maantie- ja satamaliikenneyhteyden Varsinais-Suomesta Pirkanmaalle sekä Keski-Suomeen, ja se toimii Sisä-Suomen merkittävänä kuljetusyhteytenä Turun ja Naantalın satamien kautta muualle Skandinaviaan. Tämän tien vaikutusalueella asuu yli miljoona ihmistä, ja merkittävä osa Suomen kansantuotteesta muodostuu tällä vyöhykkeellä. Eteläisen Suomen tärkeän Helsinki—Turku—Tampere-kasvukolmion muut sivut ovat moottoritietä. Toisaalta tämän Ysitien kehittämisinvestoinnit välillä Turku—Tampere puuttuvat.

Liikenneturvallisuuden kannalta suurimpia ongelmia valtatiellä on hirvieläinonnettomuuksien, turvattomien liittymien ja ohitusmahdollisuuksien puuttumisen lisäksi Liedon ja Auran välinen leveäkaistatie, jossa tapahtuu huomattava määrä henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia. Se mainittakoon, että hirviaitojen osalta valtiovarainvaliokunta teki lisäyksen, että siltä osin liikenneturvallisuus paranee. Tällä osuudella nimittäin sattuu ole-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

maan myös metsäkauriita ja valkohäntäpeuroja ainakin asukkaisiin nähden ehkä eniten Suomessa.

Valtatie ysin varrelle sijoittuu myös merkittävä määrä metalli- ja meriteollisuuden alihankkijaverkostoa, minkä johdosta liikenteen kasvu näkyy yhteysväillä etenkin tavarakuljetuksissa. Tiesuunnitelma leveäkaistatien muuttamisesta nelikaistaiseksi Liedon aseman ja Auran välillä on jo valmis, ja hankekokonaisuuden rakentamisen rahoitustarve on yhteensä 58,5 miljoonaa euroa. Siten tämä jakautuu usealle vuodelle. Tämä hanke kuuluu Varsinais-Suomen kansanedustajaryhmän yhteisesti edistämiin hankkeisiin.

Arvoisa puhemies! Käsittelen lyhyesti myös muut tätä hallinnonalaan koskevat aloitteet. Esimerkiksi valtatie 10:n Liedon Kirkkotien risteyksen kääntymiskaistan suunnitteluun olen esittänyt talousarviossa määrärahaa, edelleen tien 10 Liedon Nuolemonportin risteyksen kääntymiskaistan suunnitteluun ja vielä Liedon Metsolantien risteyksen kääntymiskaistan suunnitteluun. Yhteistä näille hankkeille on liikenneturvallisuus.

Arvoisa puhemies! Myös Laitilan Limokorventien ja Valkontien perusparannuksen suunnitteluun on esitetty määrärahaa. Ja ettei Lieto jäisi ilman, niin Liedon Raukkalantien perusparannuksen suunnitteluun on myös osuudella valtatie 10:n risteys — Saukonon koulu esitetty suunnittelumäärärahaa. Tämän lisäksi olen tehnyt talousarvioaloitteen määrärahan lisäämisestä valtatie 8:n meluaidan rakentamiseen välillä Härkämäki—Huhko. Ja edelleen on kansanedustajaryhmän yhteinen aloite Salon itäisen ohikulkutien toisen vaiheen suunnitteluun ja Laitilan kiertoeritasoliittymän rakentamisen käynnistämiseen valtiolla 8 ja tämän lisäksi Kaarinan läntiseen ohitustiehen ja sen toteutukseen.

Palaan vielä tähän E18:n, Turun kehätien, parantamiseen Raision keskustassa. Siinä rahoitustarve on noin 200 miljoonaa euroa. Hankkeen kustannuksista noin 30 prosenttia pystytään toteuttamaan CEF-rahoituksen turvin, koska tämä kuuluu TEN-T-verkkoon ja on siten yksi Suomen pääväylistä. Tämä hanke on toteuttamisvalmis todennäköisesti tämän vuoden lopussa, ja tällä määrärahalla alkaa olla kiire, kun tämä edellinen osuus valmistuu. Tämä on sellainen asia, minkä liikenneministeriö varmasti tietää ja mistä Väylävirasto on tietoinen. Tässä oikeastaan enää puuttuu poliittinen päätöksenteko. Tämähän löytyy Liikenne 12:sta. Ainoa, mitä tarvitaan nyt, on toteuttamispäätös.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Heinonen. — Tiedoksi edustajille, että olen poistunut nyt tähän keskusteluun aikarajat, niin että yhdessä puheenvuorossa voi esittää kaiken. [Timo Heinonen: Pidemmän kaavan mukaan!] — Kyllä.

21.21 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajakollegat! Ihan alkuun keskustan edustajan puheeseen Malmista: Kyllä tietysti se keskustalaisen pääministerin Juha Sipilän hallitus olisi voinut halutessaan tehdä ratkaisun, jota itsekin esitin ja Malmin ystävät esittivät yhtenä ratkaisuna ja jossa valtio olisi antanut korvaavaa maata Helsingin kaupungille asuinkäyttöön. Tällä tavalla Malmin kenttä olisi pystytty säilyttämään lentokäytössä. Mutta se on nyt mennyttä aikaa. [Tuomas Kettusen välihuuto]

Liikenneministeriön hallinnonalan kohdalta haluan nostaa esille tiestön korjausvelkakysymyksen. Teiden päällyste on itse asiassa vähän kuin talon katto: Jos siinä on reikiä, sen perusta alkaa murentua. Jos asfaltti vuotaa, niin reikiä pitäisi ryhtyä välittömästi korjaamaan. Tulisi tehdä heti, muuten lasku itse asiassa moninkertaistuu.

Väyläviraston viime kevään arvion mukaan huonokuntoisten teiden määrä tänä vuonna kasvaa. Määrä lisääntyy tänä vuonna jopa noin 500 kilometrillä, ehkä enemmänkin, ja

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

ensi vuonna tämä budjetti, jota nyt käsitellään, tarkoittaa sitä, että uutta asfalttia vedetään vain noin 1 700—1 800 kilometriä. Tarve sille, että korjausvelka ei kasvaisi, on 4 000 kilometriä, eli ensi vuonna tiestön korjausvelka kasvaa dramaattisella tavalla. Itse asiassa tämän Sanna Marinin vasemmistohallituksen aikana teiden korjausvelka lähestyy uutta ennätystä.

Kirjoitin tästä aiheesta maakunnan lehtiin. Ministeri Harakka ei vaivautunut itse vastaamaan, laittoi omat poliittiset avustajansa vastaamaan ja kertomaan, että kyllä rahaa on laitettu nyt paljon, että ei siellä voi olla huonokuntoisia teitä. Valitettavasti tuon vastauksen jälkeen tuli sellainen olo, että ei tällä kaudella tässä maassa ole ollut liikenneministeriä. Meidän tiet ovat menneet tällä kaudella ennätysurkeaan kuntoon, ja sitä ei muuta miksi-kään se, että poliittiset avustajat laitetaan kirjoittamaan vastineita maakuntalehtiin ja kertomaan, että me olemme laittaneet näin paljon rahaa. Se raha ei ratkaise mitään vaan se, kuinka monta kilometriä asfalttia tehdään. Ja sitä tehdään tämän hallituksen aikana ennätysellisen vähän.

Ministeri Saarikko, joka vastaa rahasta, täällä eduskunnassa naureskeli minun tekemileni aloitteille maaseudun teiden asfaltoinneista. Hän esitteli niitä täällä kyselytunnilla naureskellen, että edustaja Heinonen on tehnyt esityksiä maakunnan teiden parantamisesta. En kuuna päivänä olisi uskonut, että keskustalainen valtiovarainministeri tällä tavalla suhtautuu maakuntien ja maaseudun teihin.

Olen tyytyväinen, että muutama esityksemme kuitenkin meni valtiovarainvaliokunnassa läpi. Nostan esille Asikkalan Viitailantien kunnostamisen, eteläisen Päijänteen laivaväylän jatkamisen Lehmonkärjen vierasvenesatamaan, Holman liittymän suunnittelun valtatie 24:lle sekä Hämeenlinnan Moreeni-Rastikankaan liikennejärjestelyjen suunnittelun.

Pari sellaista juttua, jotka olivat ministeri Saarikon hymynaiheiden listalla:

Kalliontien korjaaminen Hausjärvellä. Paikalliset keskustalaiset olivat hämmentyneitä, kun kerroin heille, miten Saarikko näihin esityksiin suhtautui. Kalliontielle ensi vuodelle valtiovarainvaliokunnasta esitimme 550 000 euroa. Hausjärven umpisurkea, reikäinen tie — kuin juusto — saadaan nyt vihdoinkin kuntoon.

Toinen oli sitten Sankolantien kunnostus Hämeenlinnassa, maantie 3191 — 300 000 euroa. Tie, jota on aiemmin laitettu kuntoon, saadaan nyt sitten tältä osin laitettua.

Ja yksi, josta myös tein itse aloitteen jo viime vuonna, oli Lopen ja Riihimäen välinen kevyen liikenteen väylä. Sen suunnitteluun esitetään nyt 200 000 euroa välille Launonen—Kormu—Riihimäki. Kiitos tämän läpimenosta vasemmistoliiton Aino-Kaisa Pekoselle ja Merja Kyllöselle, jotka tekivät hyvää yhteistyötä yli hallitus—oppositio-rajojen, jotta tämä suunnitteluraha saatiin. Toivon, että Riuttantien turvallisuus katsotaan tässä huolella läpi.

Pääradasta haluan todeta vain sen, että ensi keväänä toivottavasti näille hankeyhtiöille laitetaan suitset. Me tarvitsemme... Ei hankeyhtiöissä ole sinänsä mitään pahaa. Kokoomuskin kannattaa, että hankeyhtiöitä voidaan pääomittaa, mutta ne eivät voi toimia ihan miten sattuu. Nyt näitä linjauksia uudelle raideyhteydelle on vedelty parhaimmillaan Akaan kohdalla kolmeen kohtaan, oman kotikuntani Lopen kohdalla kahteen kohtaan. Osa menee tunnelissa, osa menee järvenrantaa tuhoten kymmeniä vapaa-ajanasuntoja ja paljon muuta. Eihän tässä ole järjen häivää. Ja sen takia nyt näille hankeyhtiöille pitää laittaa suitset ja sanoa, että pääratana kehitetään olemassa olevassa raidekäytävässä Helsinki—Riihimäki—Hämeenlinna—Tampere. Siihen lisää raiteita ja välityskyvyn parantamista, ja nämä ongelmat ratkeavat. Ja minun mielestäni tämän viestin pitää olla selvä, ja se vaadi-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

taan hallitusohjelmaan ensi keväänä, että tämä hölmöily metsäratojen suhteen saadaan loppumaan.

Ja kun lentorataa Suomeen kaivataan, niin niin kaipaamme mekin, ja se pitää tehdä Keravalta Helsinki-Vantaalle. Silloin se palvelee päärataa, se palvelee Lahden oikorataa ja siitä tulee aidosti toimiva raideyhteys. Nämä kannattaa ottaa.

No, valokuitulaajakaista-asiasta on puhuttu täällä. On hyvä, että myös näihin panostuksia tehdään. Meidän pitää saada toimivat tietoliikenneyhteydet koko maahan, ja kannattaa käyttää laajasti erilaista teknologiaa. Jälleen kerran itse toivon, että me emme kiinnity liikaa yhteen tekniikkaan tai yhteen ratkaisuun vaan etsitään oikeasti sellaisia ratkaisuja, millä pystytään koko maahan takaamaan kustannustehokkaasti järkevät tietoliikenneyhteydet.

Ja kaksi viimeistä huomiota:

Dieserverokysymyksestä tulee paljon palautetta. En saanut siihen hallitukselta selkeää vastausta. Ministeri Lintilä totesi tuossa joku aika sitten, että dieselveron perusteet ovat hukkuneet, kun diesel maksaa saman verran tai jopa enempi kuin bensa, mutta hän totesi jatkona, että sen pitää olla seuraavan hallituksen ensimmäisinä asioina pöydällä. En ymmärrä sitä, minkä takia sen täytyy olla vasta silloin pöydällä, kun ongelma on nyt ja keskustalla on valta tämä asia korjata. Me odotamme tähän toimenpiteitä.

Ja toisena ammattidiesel, josta edustaja Huru perussuomalaisista täällä hyvin puhui — ja Huru tekeekin näiden asioiden eteen — on kysymys, mihin pitää saada nyt toimenpiteitä. On tehty selvitystä, on puhuttu kauniita, mutta ne itse teot puuttuvat. Ammattidiesel tähän maahan tarvitaan. Meidän kuljetusalamme on tällä hetkellä historiallisen syvässä ahdingossa kohonneen dieselin hinnan myötä, ja itse asiassa dieselin hinta tulee alkuvuodesta entisestään nousemaan ja tämän hallituksen tekemin ratkaisuin myöhemmin sitten vielä lisää.

Arvoisa puhemies! Tässä muutamia huomioita tiivistetysti liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Huru.

21.30 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Täällä edellinen puhuja, edustaja Heinonen puhui näistä hankeyhtiöistä ja rahoituksesta liittyen näihin isoihin ratahankkeisiin. Tästä ehkä haluaisinkin esittää kysymyksen edustaja Junnilalle, joka on siis VR:n hallintoneuvoston puheenjohtaja, että miten hän näkee näiden määrärahojen riittävyyden näissä ratahankkeissa esimerkiksi hankeyhtiöiden osalta.

Muuten näistä ratahankkeista on täällä puhuttu tänään ja myös nostettu perusrataverkon kuntoa tähän rinnalle. Itse kallistun kyllä näiden isojen ratahankkeiden sijaan siihen, että vähintäänkin pitäisi selvittää näiden perusrataverkkojen kunnostamista.

Satakunnasta haluaisin erityisesti nostaa Pori—Parkano—Haapamäki-radan, joka on osa isompaa hanketta, Suomen kehärataa, jonka maakuntaliitot tässä joku aika takaisin selvittivät. Eli Porista Parikkalaan kulkisi Suomen kehärata. Se on kokonaisuudessaan noin miljardin hanke Länsi-Suomesta Itä-Suomeen ja mahdollistaisi merkittävien tavaravirtojen kuljettamisen rautateitse ja vapauttaisi edelleen ratakapasiteettia pääradoilla. Tämä Pori—Parkano—Haapamäki-ratayhteys olisi ensimmäinen, joka tulisi selvittää, sen uudelleen avaaminen, ja tätä tarvetta ei lainkaan vähennä Suomen tuleva Nato-jäsenyys. Sen myötä Satakunnan merkitys tulee kasvamaan turvallisuuspoliittisesti, kun liitymme Natoon, sillä onhan meillä siellä jo kolme satamaa, kaksi Porissa ja yksi Raumalla, ja ratayh-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

teys kaikista satamista Tampereen kautta muualle, mutta olisi huoltovarmuudenkin kannalta äärettömän tärkeää, että tämä ratayhteys pystyttäisiin vahvistamaan myös Porista varsinkin Niinisaloon, jossa on toinen maakunnan varuskunnista, ja siitä eteenpäin Parkanoon ja pääradalle.

Arvoisa puhemies! Haluaisin nostaa vielä myös lentoliikenteen ja varsinkin maakuntien lentoliikenteen, josta täällä tänään on myös puhuttu. Näiden ratahankkeiden ja varsinkin nopeiden junayhteyksien sijaan lähtisin kyllä pohtimaan tätä sähköistä lentoliikennettä, jonka muun muassa edustaja Kettunen nosti esiin. Sähköinen lentoliikenne on tulevaisuutta ja pystyy kyllä liikuttamaan massojakin tulevaisuudessa, joten siihen nähden olisi kyllä järkevää pohtia tätä nopeiden junayhteyksien tekemistä. On varmasti perusteltua selvittää jatkossa näiden kolmen suurimman ratahankkeen jatkoedellytyksiä, mutta varsinkin uusien nopeiden yhteyksien osalta mieluummin lähtisin pohtimaan tätä sähköistä lentoliikennettä. Sähköisen lentoliikenteen turvaamiseksi tai toimintaedellytyksien takaamiseksi on tällä hetkellä syytä turvata maakuntalentojen saatavuus lähivuosina.

Edustaja Holopainen mainitsi näihin sähkölentokoneisiin liittyen myös akkuteknologian. Tähän liittyen haluaisin vielä todeta, että kriittisten mineraalien osalta akkuteknologiassa on äärettömän tärkeää turvata kotimainen kaivosteollisuus ja saada mahdollisimman korkeaksi nämä jalostusasteet kriittisten mineraalien osalta. Siinä on tärkeää myös lupalitiikka, jotta mahdollistetaan kriittisten mineraalien niin kaivannaisteollisuus kuin jalostaminen mahdollisimman korkean asteeseen Suomessa. — Kiitos, puhemies.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Kettunen.

21.36 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Ilta on kyllä pitkällä, mutta ajattelin käyttää sitten vähän pitemmän puheenvuoron, että saan kaikki asiat yhdellä kertaa sanottua.

Ensinnäkin edustaja Heinoselle: Olette ihan oikeassa siinä vertauksessa, että kun talon kattoon tulee reikiä, niin silloin menee huonosti. Toitte tämän vertauksen esille asfaltin vetämisessä meidän Suomen tiestön suuntaan, mutta jätitte mainitsematta sen, että perusväylänpitoonhan on lyöty tasokorotus tällä vaalikaudella, elikkä 300 miljoonaa euroa joka vuosi perusväylänpitoon. Tätä Suomen Keskusta on tukenut, ja hyvä niin, koska tällä on sitten saatu taklattua sitä niin sanottua korjausvelkaa meidän tiestön suunnalla. Ja kun nyt perusväylänpitoon joka vuosi se 1,4 miljardia käytetään, niin sen on laskettu olevan riittävä perusväylänpidon tasoon Liikenne 12 -suunnitelmassa. Mutta kyllähän se, kuulkaa, on niin, edustaja Heinonen, että tämä tavoite meinaa karata inflaationkin myötä kauemmas.

Mitä tulee tähän asfaltin vetämiseen, niin käytn tuossa aikaisemmin puheenvuoron — en tiedä, kuulitteko sen — että kyllä tällä vaalikaudella on tehty hyvää suhdannepolitiikkaa. Kun vuonna 2020 alkoi tämä maailmanlaajuinen koronapandemia, niin silloinhan öljyn maailmanmarkkinahinta tuli alas, sitä kautta bitumin hinta tuli alas, tehtiin hyvää suhdannepolitiikkaa ja laitettiin enemmän rahaa tiestön hoitoon asfaltin vetämisen suhteen. Vuonna 2020 vedettiin tuplat asfalttia Suomen tiestöön esimerkiksi edellisvuoteen verrattuna. Vuonna 2022 eli tänä vuonna teiden päällystyskilometrit ovat romahtaneet johtuen kustannusten noususta niin maanrakennusindeksin, 15 prosenttia nousua, kuin bitumin, lähes 40 prosenttia, osalta. Kilometreissä tämä on tarkoittanut laskua siitä 4 000 asfalttikilometristä vähän reiluun 2 000 asfalttikilometriin — syynä bitumin nousulle, niin kuin edus-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

taja Heinonen, tiedätte, Venäjän Ukrainaan kohdistama hyökkäys. Bitumi on myös tullut aiemmin Venäjältä.

Nyt täytyy myös muistaa se, että kun käytetään puheenvuoroja tienhoidosta, niin myös yksityistiet on hyvä mainita, ja määrärahat olivat 30 miljoonaa euroa vuonna 2021, 20 miljoonaa euroa vuonna 2020 — vaihteluväli iso. Vuodelle 2023:han on esitetty, että yksityistiemäärärahat olisivat 23 miljoonaa euroa, ja kokoomus on ehdottanut omassa vaihtoehtobudjetissaan 13 miljoonan euron tasoa yksityisteille elikkä 10 miljoonaa euroa vähemmän.

Puhemies! Ehkä mennään sitten lentoliikenteeseen.

Käytinkin jo aikaisemmin puheenvuoron siitä, että on harmi, että Malmin lentokenttä laitetaan pakettiin ja tilalle tulee kerrostaloja, mikä sitten tarkoittaa, että meidän pienlentoliikenteen solmukohta laitetaan täällä meidän Suomen pääkaupungissa Helsingissä kiinni. Tämä tulee tietyiltä osin vaikeuttamaan myös jatkossa. Tietenkin varmasti myös muille pienlentokentille sähkölentokoneilla lennetään, mutta olisihan se ollut mukava päästä lähemmäs pääkaupunkiseutua ja pääkaupunkia tuolta maakunnista.

Mutta puhemies, lentoliikenteeseen: Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksen mukaan valtio voi ostaa lentoliikennettä paikkakunnille, joilta matka-aika Helsinkiin on junalla yli kolme tuntia, ja tähän tarkoittaa muun muassa omaa kotimaakuntaani Kainuuta. Olen siitä tyytyväinen, että valtio on kompensoinut nytten lentoliikennettä maakuntakentille. Koronapandemian aiheuttaman matkustajamäärän voimakkaan vähene-
misen vuoksi valtio on siis tukenut jo aikaisemminkin väliaikaisesti lentoyhteyksiä viidelle maakuntalentoasemalle, joilla lentoliikenne ei toteudu markkinaehtoisesti ja joille liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut julkisen palvelun velvoitteen. Tätä tukeahan on myönnetty vuodesta 2020 lähtien, ja niin kuin sanoin, sitä on vastikään sitten jatkettu vielä tuonne 30.7.2023 saakka. Olen siitä hieman surullinen, että kun tehtiin tämä päätös, että valtio subventoi lentoliikennettä noille viidelle maakuntakentälle, niin heti samana päivänä valtio-omisteinen yhtiö Finnair ilmoitti, että kun subventaatio loppuu 30.7.2023, niin sen jälkeen Finnair lopettaa lentämisen kyseisille kentille. Nyt täytyy huomata, että ainakin jo Kainuun suuntaan lentoliikenne matkustajamäärien osalta on ollut hyvin vilkasta, että aivan varmasti tämä markkinaehtoisesti tulee toteutumaan, ja toivonkin, että Finnair ottaa asianmukaisen politiikan sen suhteen, että myös jatkossa noille kyseisille kentille sitten sinivalkoisin siivin lennetään.

Keskustan mielestä lentoyhteyksien tukea on hyvä jatkaa tämänkin jälkeen, jos markkinaehtoista liikennettä ei saada aikaiseksi riittävästi. Lentoliikenteellä on tärkeä merkitys alueiden, maakuntien ihmisille, yrityksille ja esimerkiksi matkailulle, ja matkailuyrityksethän haluavat jo nyt tietää, että lennetäänhan tuonne maakuntien kentille, missä matkailusesongit ovat vilkkaita, vuonna 2024, koska nyt jo ensi vuotta on myyty mutta jo sitä seuraavaa vuotta myydään matkailun osalta. Keskustan mielestä lentoasema ja paikkaverkosto kannattaa pitää kunnossa koko Suomessa, koska sähköinen ja kenties vaikka tulevaisuudessa vedyllä toimiva lentoliikenne on tuloillaan ja vuosikymmenen loppua kohden lentäminen kyllä yleistyy nykyisestä huomattavasti.

Puhemies! Uusia kehittämishankkeita itäisen Suomen ja investointien tueksikin on tullut, ja yhdeksi lasken myös tämän Kuhmon Hyyrintien hankkeen. Elikkä nythän valtion talousarviossa esitetään hankkeelle 2,6:ta miljoonaa euroa, ja tämä edesauttaa sitä, että teollisuus pääsee laajentamaan toimintaansa. Nimittäin kyseinen teollisuusalue on jo järveen kiinni sidottu ja nyt toisella puolella valtion tie on tullut vastaan, ja tämän johdosta nytten

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

sitä tietä siirretään ja näin teollisuus pääsee laajenemaan. Kyseessä on siis vientiteollisuutta sahalaitoksen toimesta.

No, vientiteollisuudelle ja kaupalle elintärkeitä laivayhteydet on myös säilytetty koronapandemiasta huolimatta, mutta sitten pidemmällä tähtäimellä varmasti näistä tuista on päästävä laivaliikenteessä eroon.

Sitten mitä tulee pitkien välimatkojen Suomeen, monet suomalaiset tarvitsevat omaa autoa. Työssäkäynnin osalta matkakuluvähennyksen korottaminen nyt auttaa niitä suomalaisia, joiden pitää käyttää omaa autoa työssä käymiseen, erityisesti siis heitä, jotka asuvat alueilla, jotka eivät ole julkisen liikenteen piirissä.

Hallitus on tehnyt myös paljon kuljetusalan auttamiseksi. Kuljetusalaa on tuettu omalla kustannustuella polttoaineiden hinnan noususta johtuen, minkä lisäksi kuljetusala on ollut myös koronatukien piirissä.

Puhemies, ehkä tässä yleisesti. Haluan tähän puheeni loppuun vielä kiittää eduskuntaa jakojäännösrahoista, niin sanotuista joululahjarahoista, erityisesti tuonne Pohjois-Suomeen, Pohjois-Pohjanmaalle ja Kainuun suuntaan. Erityiskiitoksena Kalajoen suuntaan, maantie 774:ään, 500 000 euron panostuksesta, sitten on myös Reisjärvelle maantien 7594, Ylilestintien, kunnostamiseen kolmen kilometrin matkalle 400 000 euroa, 200 000 euroa valtatie 20:lle kääntymiskaistan ja pysäkkijärjestelyjen edistämiseksi Pudasjärvelle, sitten 750 000 euroa Ylivieskaan Kaisaniemenkadun liittymä- ja alikulkujärjestelyihin ja 400 000 euroa maantie 18031:een, Pohjoiseen Satamatiehen, tuonne Himangan suuntaan. Sitten Kainuuseen on erityisen hyvä investointi tuonne välille Melalahti—Neuvosenniemi, elikkä puhutaan niin sanotusta Manamansalon matkailutiestä, jonne saadaan 850 000 euroa kohteeseen maantie 8820. Sitten on tuonne Itä-Suomeen Itä-Kainuuseen Suomussalmelle 300 000 euroa Emäjoen kevyen liikenteen sillan lisärahoitukseen. Sinnehän jo tuli aikaisemmin, viime vuonna, jakojäännösrahoista tukea, mutta nyt tulee lisärahoitusta, kun kustannukset ovat päässeet nousemaan. Ja sitten tulee 200 000 euroa vielä tuonne Kajaa-niin Takkarannantien liikenneturvallisuuden parantamiseen valaistuksen osalta.

Puhemies! Kaiken kaikkiaan hyvä esitys, ja kiitän valtiovarainvaliokuntaa hyvästä työstä.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Junnila.

21.48 Vilhelm Junnila ps: Arvoisa puhemies! Kun on 12 tuntia kulunut täysistunnon alkamisesta ja seuraavaan täysistuntoon on saman verran aikaa, on syytä pitää viimeinen puheenvuoro.

Täällä pidettiin lennokkaita puheita. Ehkä muistutuksena, että näitä maakuntakenttiä kuitenkin hallinnoi pääosin Finavia ja sitten Finnair on operoiva yhtiö. Näitä ei ehkä kannata keskenään sotkea. Ja se huomautettakoon, että Finnairilla on äärimmäisen hankalat tulevaisuudennäkymät monestakin syystä eikä vähiten Venäjän hyökkäyssodan vuoksi.

Arvoisa puhemies! Vielä lentoliikenteestä sen verran, että tässä on myös tärkeää erityisesti se, onko siellä viranomaistoimintaa, koska silloin sen kentän aukioloajat pystytään pitämään näille operoiville yhtiöille joustavina ja se mahdollistaa myös erilaista syöttöliikennettä. Tämä on tärkeää, ei vähiten verojen vuoksi.

Arvoisa puhemies! Edustaja Huru esitti kysymyksen raideliikenteeseen liittyen. Nyt on hyvä erottaa kaksi asiaa: hankeyhtiöt, jotka toteuttavat näitä suuria hankkeita, ja sitten ratojen perusparannus. Käytännössä ratojen perusparannukseen tulee rahoitus valtion budje-

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

tista, mutta näiden hankeyhtiöiden osalta ei ole sellaista mahdollisuutta, että valtio niitä sellaisenaan rahoittaisi. Vähintäänkin tämä tulisi kehyksen ulkopuolelta, ja se edellyttäisi merkittävää panostusta niin radan varrella olevilta kunnilta kuin sitten yksityisiltä yrityksiltä. Tähän suuntaanhan on jo menty suunnittelun osalta.

Edustaja Heinonen mainitsi tuossa haasteita Suomi-radän suuntaan näistä ratalinjauksista. Näissä on tietysti se ongelma, että monet ihmiset luulevat, että ratalinjauksia tehdään, kun sinne on ilmestynyt erilaista tikkua pystyyn. Todella monessa paikassa on silti tehty pohjatutkimuksia, ja nämä on sotkettu sitten näiden ratalinjausten tekemiseen. Mutta tiedän myös, että erityisesti Suomi-radalla on suunnittelun taso huomattavasti Turun tunnin junaa jäljessä, ja tämä myös vaikuttaa merkittävästi siihen, miten ihmiset nämä kokevat. Jos mietitään Turun tunnin junaa, niin se on esimerkiksi jo maakuntakaavassa ja suunnittelutyö on kokonaisuudessaan huomattavan paljon edellä vaikka tätä Suomi-rataa ajatellen.

Sen sijaan, kun puhutaan radan perusparannuksesta, silloin tämä Suomi-radän suunta on todennäköisesti edellä. Siellä on tietty kaksoisraide välttämätöntä toteuttaa. Yhtä arvokas ja tärkeä on tämä lentoradan toteuttaminen. Nämä hyvin todennäköisesti tulevat keskusteluun seuraavalla hallituskaudella. Sen sijaan tämän itäradan suhteen olen hieman skeptinen sen vuoksi, että näillä radan perusparannuksilla pystytään nimenomaan siellä alueella merkittävästi lyhentämään matka-aikaa huomattavan pienin panostuksin. Puhutaan joistakin kymmenistä miljoonista euroista, joilla pystytään tekemään lähes vastaava matka-ajan säästö kuin tällaisella suurella ratahankkeella tapahtuisi.

Arvoisa puhemies! Kun täällä mainittiin VR, on myös hyvä vielä muistuttaa tästä, kun mainitsin kaukojunayhteyden Helsingin ja Naantalin välillä, että tämä yhteys itse asiassa toteutuisi myös Tampereen suuntaan. VR on ilmoittanut Väylävirastolle, että uuden henkilöliikenteen aloittamisessa tämä Naantalin suunta on prioriteettilistan kärjessä. Ja nyt ilmeisesti on myös niin, että Väylävirasto on pitäytymässä tämän Raisio—Naantali-välin sähköistämässä, koska katsoo, että tämä ratayhteys tehdään sadan vuoden tarpeiksi eikä välttämättä huomioimaan esimerkiksi muuttunutta rahtitilannetta Venäjän-liikenteen suhteen. Se on erinomainen asia eikä vähiten Turun Seudun Energian merkittävän — taitaa olla Suomen suurin — monipolttoainelaitoksen vuoksi, joka myös voi tulevaisuudessa tarvita raideliikenteen kuljetuksia.

Arvoisa puhemies! Toivotan teille hyvää iltaa.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Huru.

21.52 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Haluan vielä lyhyesti todeta:

Edustaja Kettunen nosti täällä esiin maakuntalennot ja niihin liittyvät maksut, eli viiden maakuntakentän osalta on valtio tukenut näitä lentoja. Aikaisemmin Pori on tukenut yksinään Satakunnan maakuntalentoja, ja kun ajatellaan, että Satakunta on kokoaan merkittävämpi maakunta Suomelle — tuotamme neljän prosentin väestöosuudella kahdeksan prosenttia viennistämme — niin siihen nähden Satakunnan lennot kuuluisivat kyllä myös hallituksen maksuvelvollisuuden piiriin. Ja nimenomaan tämä edustaja Kettusen nostama kolmen tunnin aikamääre saavutettavuuden osalta täyttyy myös Satakunnan maakuntalentojen osalta Porin kentältä.

Haluan kiittää toki hallitusta siitä, että tänä vuonna näihin Satakunnan maakuntalentoihin myönnettiin miljoonan rahoitus, joka tuli Porin elinvoimahankkeiden kehittämiseen.

Underpunkt i budgeten PR 143/2022 rd

Edustaja Eskelinen tänään aiemmin esitti toiveensa, että hallitus huomioisi jo nyt myös tulevien vuosien osalta näitä maakuntakenttien lentojen tukemisia, ja esittäisinkin oman toiveeni tässä, että kun hallitus on nyt jo ensimmäisen kerran tukenut myös näitä Satakunnan lentoja, niin sitä tukea saisisimme jatkossakin. Porin kaupunginhallitus on tänään päätöksessään päättänyt valita operaattorin jatkamaan niitä lentoja, ja niiden on tarkoitus jatkua ensi vuoden alusta. Olisikin tärkeää, kun hallitus näitä tukia käsittelee, että jatkossakin myös Satakunta saisi tukea näihin maakuntalentoihin. — Kiitos, arvoisa herra puhemies.

Puhemies Matti Vanhanen: Edustaja Heinonen.

21.55 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Junnilalle tuosta ratalinjauskysymyksestä: Näissä on kyllä kyse ihan aidoista linjauksista, joita on tehty karttapohjille ja joita menee, niin kuin tuossa aiemmin kerroin, Akaan kohdalla nykyisen pääradan ulkopuolella kolme eri linjausta ja sitten esimerkiksi Hämeessä omassa maakunnassani useampia eri linjauksia. Ja kun nämä on vedetty karttaan, se käytännössä tarkoittaa sitä, että näillä alueilla kehitystyö on pysähtynyt, kukaan ei uskalla investoida niiden viivojen paikoille. Siellä on maatiloja, jopa vuosisatoja vanhoja maatiloja, näiden alueilla, lähi-alueella Janakkalassa hyvin pitkän linjan matkailukohteita on jäämässä tämän ratalinjakuksen alle, ja kerroin tuon yhden esimerkin Ojajärven rannasta, jossa lukuisia mökkejä on jäämässä tämän suunnitellun metsäradan luotijunalinjakuksen alle. Siitä pitkiä matkoja toisaalla on vedetty maan alle, en tiedä, mitä se sitten ikinä tulee maksamaan.

Nyt tässä on se ongelma, että tämä on pysäyttänyt kaiken kehityksen. Näiltä alueilta ei kukaan halua ostaa olemassa olevia taloja, ei läheltä mahdollista tulevaa luotijunalinjakusta, ja kun näitä menee vielä useampia, se tarkoittaa isoa määrää kiinteistöjä, jotka eivät ole tällä hetkellä menossa kaupan, eivät myöskään tontit, eivät vapaa-ajanasunnot, ja alueen kehitys seisoo. Sen takia tämä homma pitää nyt saada vihellettyä poikki ja palautettua toimenpiteet ja katse tiukasti siihen olemassa olevaan raidekäytävään eli Helsinki—Riihimäki—Hämeenlinna—Tampere ja siihen lisäraiteet ja niin poispäin.

Näitä hankeyhtiöitä ei sinänsä välttämättä ole tarpeen lopettaa. On ihan järkevää, että näitä voidaan kehittää tämän kautta, mutta se, että raideinvestoinnit ja -suunnitelmat tehdään tähän olemassa olevaan raidekäytävään, on kaiken a ja o, että Suomi kehittyy mahdollisimman hyvin.

Arvoisa puhemies! Kiitos tästä päivästä ja hyvää yötä.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av huvudtiteln.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet.