

Plenum

Måndag 18.12.2017 kl. 12.02—4.02

3.3. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

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

Vi inleder debatten om ärendet. — Delegationens ordförande, ledamot Eestilä.

Debatt

15.31 **Markku Eestilä kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri, pääluokan määrärahat ovat ensi vuonna 3,38 miljardia euroa, joka on noin 138 miljoonaa euroa kuluva vuotta enemmän. Valtaosa resursseista osoitetaan liikenneverkon kunnossapitoon ja kehittämiseen, ja korjausvelkaohjelman vuoksi nimenomaan perusväylänpidon rahoitustaso on aiempaa korkeampi.

Talousarvioesitykseen sisältyy myös parlamentaarisen liikenneverkkotyöryhmän väliraporttiin pohjautuvia toimenpiteitä, joilla pyritään vähentämään liikenteen päästöjä. Vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen osoitetaan 16 miljoonaa euroa. Myös junaliikenteen ostoja lisätään 2 miljoonaa euroa. Henkilöautokantaa pyritään uudistamaan vähäpäästöisemmäksi jatkamalla romutuspalkkion maksamista tilanteessa, jossa ostaja saa hyvityksen ostaessaan uuden vähä- tai nollapäästöisen auton.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan perustettavaksi uusi osakehankintamomentti, jolle ehdotetaan 2 miljoonaa euroa lisäystä määrärahaan. Esitys liittyy kahteen hankkeeseen, jotka lisäävät ministeriön toimialaan kuuluvien yhtiöiden määrää: toisessa hankkeessa Liikenneviraston nykyiset tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenneohjaustoiminnot on tarkoitus yhtiöittää valtion kokonaan omistamaksi erityistehtäväyhtiöksi 1.1.2019 alkaen ja toisessa hankkeessa rautateiden henkilöliikenne on tarkoitus avata kilpailulle.

Perusväylänpito, korjausvelan vähentäminen: Momentin määräraha on 1,4 miljardia euroa, josta runsaat puolet, 763 miljoonaa euroa, osoitetaan tienpitoon, noin 540 miljoonaa euroa rataverkon kunnostamiseen ja 96 miljoonaa euroa vesiväylien kunnostamiseen. Poikkeuksellisen korkean määrärahatason taustalla on niin sanottu korjausvelkaohjelma, jonka toimeenpanoon osoitetaan ensi vuonna 453 miljoonaa euroa. Korjausvelan kasvu on nyt saatu pysäytettyä, ja monia ongelmakohtia on korjattu ja väyläverkon liikenneturvallisuutta sekä sujuvuutta on parannettu. Ongelmien laajuudesta kertoo kuitenkin se, että korjausvelkaohjelmasta huolimatta muun muassa huonokuntoisten maantie- ja rautatiesiltojen määrä kasvaa, rataverkon kuntoindeksi alenee ja painorajoitettujen maantiesiltojen määrän ennakoidaan pysyvän ennallaan.

Vuosina 2018 ja 2019 on käytettävissä vielä korjausvelkaohjelmaan osoitettuja lisäresursseja, mutta ilman uusia päätöksiä rahoitustaso putoaa vuonna 2020 vuoden 2015 tasolle. Jotta korjausvelka vähenee jatkossakin, on perusväylänpidon perusrahoitusta lisättävä

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

myös seuraavalla vaalikaudella. Tasainen ja riittävä rahoitustaso edistää myös maanrakennusalan toimintaa ja investointeja koskevaa päätöksentekoa. Valiokunta lisää momentille 11,8 miljoonaa euroa ja osoittaa sen pienehköihin liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistäviin hankkeisiin, joiden kustannusarviot vaihtelevat 200 000 eurosta 1 miljoonaan euroon. Näitä hankkeita on koko maassa yhteensä 19.

Rataverkko ja tasoristeykset: Rataverkosta johtuvat ongelmat ovat heikentäneet etenkin kaukojunaliikenteen täsmällisyyttä, ja koko kuluva vuosi on ollut täsmällisyyden suhteen viime vuotta heikompi ja elo—syyskuu on edelleen heikoin tällä vuosituhannella. Valiokunta painottaa rataverkon kunnostustarvetta junaliikenteen turvallisuuden, sujuvuuden ja toimintavarmuuden parantamiseksi. Valiokunta pitää myös tärkeänä, että talousarvioesitystä täydentävässä esityksessä osoitetaan 2 miljoonan euron lisäys tasoristeysten parantamiseen. Lisämäärärahaatarve on luonnollisesti paljon suurempi, sillä tasoristeyksiä on rataverkolla erittäin paljon. Vuoden 2017 alussa ilman tievaroituslaitosta oli noin 2 100 tasoristeyttä.

Talousarvioesitykseen sisältyy kuusi uutta liikenneinvestointia, jotka ovat Kehä ykkösen Laajalahti, Länsimetron jatkeen liityntäyhteydet, valtatie 4 Kirri—Tikkakoski, Kokkolan meriväylä, Vuosaaren meriväylä sekä elinkaarihankkeena toteutettava Hailuotoon rakennettava kiinteä yhteys.

Valiokunnan asiantuntijakuulemisissa on kiinnitetty huomiota myös liikennehankkeiden budjetointiin, joka ei tue riittävällä tavalla kannattavien hankkeiden toteutusta. Ongelmallisena on koettu muun muassa se, että liikenneinvestointeja käsitellään talousarviossa kulueränä siitä huolimatta, että investoinnit tuottavat yhteiskunnallista vaikuttavuutta vuosikymmeniksi eteenpäin ja ovat talouskasvun ja viennin kannalta välttämättömiä. Valiokunta pitää tärkeänä, että parlamentaarinen liikenneverkkotyöryhmä löytää sellaisia uusia ratkaisuja, jotka edistävät liikennehankkeiden tarkoituksenmukaista, riittävää ja pitkäjänteistä rahoitusta ja kehittämistä. Niiden tulee tukea myös julkisen talouden kestävyyttä pitkällä aikajänteellä.

Arvoisa puhemies! Talousarvioesitykseen sisältyy 2 miljoonan euron lisäys tietoturvalisuuden toimintavarmuuteen ja yksityisyydensuojan varmentamiseen ja kehittämiseen. Rahoitustarvetta lisää olennaisesti muun muassa käynnissä oleva nopea liikenteen automatisaatiota, robotiikkaa ja esineiden internetiä koskeva kehitys. Valiokunta painottaa, että määrärahasoaa on arvioitava uudelleen laadittaessa seuraavaa julkisen talouden suunnitelmaa ja otettava huomioon kyberturvallisuusstrategiassa asetetut tavoitteet.

Arvoisa puhemies! On syytä kiittää myös ministeriä tänä päivänä julkistetusta päätöksestä, jolla lisätään raideliikenteen ostopalveluja 2 miljoonalla eurolla koko valtakunnassa. Erityisesti täällä olevat Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon kansanedustajat varmaan kiittävät ministeriä tästä hyvästä päätöksestä, joka pohjautuu parlamentaarisen liikenneverkkotyöryhmän aikanaan viime kesänä esittämiin lisäyksiin tähän momenttiin, joten yhteistyö tällä saralla tuottaa tuloksia.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

15.37 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön talousarvioesitys vuodelle 2018 on Suomen taloudellista kasvua tukeva, harkittu ja tasapainoinen kokonaisuus. Esitykseen sisältyy useita uusia investointeja liikenneverkkoon. Lisäksi esitys jatkaa korjausvelan vähentämistä ja tukee liikenteen ja vies-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

tinnän palveluiden vauhdittamista. Esityksen loppusumma on noin 3,39 miljardia euroa, josta valtaosa, noin 2 miljardia, kohdistuu väylien ylläpitoon ja kehittämiseen.

Perusväylänpidon tavoite on valtion väyläomaisuuden säilyttäminen liikennöitävässä kunnossa koko maassa. Tällä on keskeinen merkitys kansalaisten liikkumisen ja elinkeinoelämän tarpeiden kannalta. Perusväylänpito sisältää lisärahoituksen korjausvelan vähentämiseksi. Korjausvelan vähentäminen on hallituksen strateginen tavoite, ja sen toimia kohdennetaan muun muassa vilkasliikenteisten tieosuuksien päällysteisiin ja rakenteisiin, siltoihin ja ratapihoihin. Valtiovarainvaliokunta on esittänyt, että momentille lisätään 11,8 miljoonaa euroa perusparannushankkeisiin. Vaikka hankkeet ovat osin pieniä, ovat toimet tärkeitä paikallisten asukkaiden liikenneturvallisuuden ja elinkeinoelämän edellytysten vuoksi. Kiitän valiokuntaa tästä lisäyksestä.

Ensi vuodeksi osoitetaan myös 2 miljoonan euron lisärahoitus tasoristeysten turvallisuuden parantamiseen. Se ei yksin ole riittävä rahoitus, mutta pääsemme tällä alkuun.

Perusväylänpidon rahoitus ensi vuonna on noin 1,4 miljardia euroa. Tämä on aikaisempiin vuosiin verrattuna ennätyksellisen suuri summa. Uusia liikenneinvestointeja alkaa kuusi, mikä on huomattava panostus maan väyläverkon kehittämiseen.

Pääkaupunkiseudun joukkoliikenteen edellytyksiä parannetaan kahdella hankkeella, Kehä ykkösen liikennejärjestelyillä Raide-Jokerin toteuttamiseksi ja Länsimetron jatkon liityntäliikennehankkeella. Nämä hankkeet parantavat kymmenientuhansien ihmisten työmatkojen sujuvuutta. Näiden myötä edistetään kaupunkirakenteen tiivistämistä eli uusien asuinalueiden rakentamista. Tarkoitus on huolehtia, että alueille rakennetaan hyvät joukkoliikenneyhteydet, ja edistämme liikenteen päästöjen vähentämistä luomalla vaihtoehto- ja oman auton käytölle.

Meriväylien osalta aloitetaan Helsingin Vuosaaren ja Kokkolan satamiin johtavien väylien syventäminen. Hankkeet parantavat maallemme elintärkeän ulkomaankaupan edellytyksiä.

Keski-Suomessa käynnistetään merkittävä Kirri—Tikkakoski-moottoritiehanke, joka parantaa valtatie 4:n liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Edellä mainittujen investointien määräraha ensi vuodelle on noin 31 miljoonaa euroa ja valtuudet koko toteuttamisajalta yhteensä 223 miljoonaa euroa.

Lisäksi päätettiin parantaa Hailuodon liikenneyhteyksiä toteuttamalla kiinteä yhteys mantereelle. Hanke toteutetaan elinkaarimallilla.

Arvoisa puhemies! Kansallisen ilmastopolitiikan tavoitteita edistetään lisäämällä raide liikenteen ostoja sekä kehittämällä suurten kaupunkien joukkoliikennettä. Viimeksi mainittu tähtää liikenteen digitalisaatioon ja uusien palveluiden edistämiseen. Näihin toimiin on varattu 5,5 miljoonaa euroa. Satsauksista päätettiin yleisesti parlamentaarisen liikenneverkon rahoitusta arvioivassa työryhmässä.

Suomen päästötavoitteita edistetään liikennesektorilla muutoinkin. Ajoneuvojen romutuspalkkioita jatketaan. Ostaja saa hyvityksen ostaessaan uuden nollapäästöisen tai vähäpäästöisen auton. Asiasta on annettu eduskunnalle hallituksen esitys, joka koskee myös sähköautojen hankinnan tukea ja henkilöautojen muuntamista kaasu- tai etanolikäyttöisiksi. Tavoitteena on uudistaa autokantaa siten, että yhä useampi henkilöauto kulkisi vaihtoehtoisella käyttövoimalla uusiutumattomien polttoaineiden sijasta. Tukeen on varattu talousarviossa yhteensä 14 miljoonaa euroa.

Ensi vuodeksi Viestintäviraston määrärahaan on lisätty 2 miljoonaa euroa tietoturvallisuuden toimintavarmuuden ja yksityisyydensuojan kehittämiseen. Tällä toimeenpannaan

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

hallituksen kyberturvallisuusstrategiaa ja kehitetään tietoturvaa nykyistäkin korkeammalle tasolle. Tämä on elintärkeää yhä digitaalisemmaksi muuttuvassa yhteiskunnassa.

Ilmatieteen laitokselle kohdennetaan miljoona euroa säätutkaverkoston laajentamiseen Pohjois-Suomessa sekä lisämäärärahaa osallistumiseen eurooppalaiseen tutkimusyhteistyöhön pienhiukkas-, pilvi- ja hivenkaasututkimusverkostossa. Meillä on alalla kansainvälistä huippuosaamista, ja tavoitteena on saada verkoston päämajatoiminnot sijoitettua Suomeen.

Arvoisa puhemies! Tässä olivat keskeiset nostot hallinnonalaltamme. Olemme määrärahojen suuruudella mitaten suhteellisen pieni osa valtion talousarviosta, mutta uskallan sanoa, että toiminnan merkitys koko maalle ja kansantaloudelle on sitäkin suurempi. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Nyt on mahdollisuus pyytää 1 minuutin mittaisia vastauspuheenvuoroja, ja ne aloittaa edustaja Jalonen.

15.43 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tahdon oikeastaan käänteisesti kiittää hallitusta siitä, että ensi kesänä Suomen teillä on yhä kiukkuisempia ihmisiä, kun he seisovat jonoissa tietyömaiden kohdalla. Eli tämä on huippuvuosi siinä, kun korjausvelkaa poistetaan, ja ensi kesä tulee olemaan tosi tosi kiivasta rakentamisen aikaa. Tämä kunnossapito on kuitenkin väliaikaista, ja se pitää jotenkin saada jatkumaan. Onko jotain aavistusta tai keinoa, miten saadaan rahoitusta riittämään, ja keinoja myös seurantaan ja täsmäparannuksiin kohtiin, joissa on korjaamisen tarvetta? Nyt maitoautot ynnä muut tällaiset tekevät digitaalista karttaa. Onko tätä digitaalista seurantaa mahdollista laajentaa, jotta saadaan vähemmällä rahalla enemmän tulevaisuudessa?

15.44 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen iso kuva on kunnossa, ja siitä kuuluu kiitos ministeri Bernerille uudistuskyvystä ja halusta ja tahdosta satsata liikenteeseen ja väyliin. Väylien kannalta ensi vuosi on todellakin rahoituksen suhteen supervuosi. Meillä on lähes 500 miljoonaa euroa korjausvelkarahaa käytettävissä nyt olemassa olevien väylien eli teiden, satamien ja ratojen korjaukseen ja parantamiseen. Uusia investointihankkeita käynnistetään, lista on pitkä, ja varmasti kaikki voimme niitä kehua näissä puheenvuoroissa oman maakuntamme osalta. Ensimmäistä kertaa myöskin liikennesektorin päästötavoitteisiin varataan tuo 14 miljoonaa euroa, millä tuetaan sähkö- ja kaasuautojen hankkimista ja myöskin niiden lataus- ja jakeluinfran rakentamista, ja romutuspalkkiollekin tulee jatko.

Arvoisa puhemies! Haluan kiinnittää huomiota siihen, että väylähankkeiden tulevaisuuden rahoitusmalleja täytyy pikaisesti linjata myöskin eduskunnassa, ja siihen meillä on parlamentaarinen mahdollisuus.

15.45 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Jälleen on tehty hyviä usuinvestointeja ja korjausvelan vähentämiseen tehdään investointeja. Rahaa on hyvin käytössä tällä hetkellä. Kiitos ministeri Bernerille siitä, että tarmokkaasti olette saanut näitä asioita hoidettua. Voisi todeta, että tällä hetkellä ovat valtakunnassa asiat suht hyvin, mutta kuinka sitten tulevaisuudessa, se on meillä kysymysmerkin alla. Sitä pohtii tällä hetkellä parlamentaarinen liikenneverkotyöryhmä, joka toivottavasti saa työnsä valmiiksi helmikuun loppuun mennessä ja tulee sitten julki vastauksien kanssa siihen, miten mei-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

dän liikenneinfrastruktuurimme kustannukset jatkossa hoidetaan. Työrauha tälle työryhmälle vielä toistaiseksi.

Ministeri otti puheenvuorossaan esiin tämän kyberturvallisuuden, ja sen osalta haluaisin tuoda julki huoleni. Rahaa myönnettiin ensi vuodelle noin 2 miljoonaa, mutta sinnehan oli pyydetty 5 miljoonaa. Vetoan kyllä nyt koko eduskuntaan ja valtiovarainvaliokuntaan erityisesti, että tämä asia laitettaisiin mahdollisimman [Puhemies koputtaa] nopeasti kuntoon. Kyberturvallisuuteen on panostettava enemmän rahaa, ensi kädessä vähintään se 5 miljoonaa, joka sinne on pyydetty.

15.46 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Itse koen, että liikennepolitiikan keskeisin ongelma on sen tempoilevuus ja vakaan tulevaisuudennäkymän puute, ja tässä meillä kaikilla tässä salissa on iso tekeminen. Rahoitusta kohdennetaan kyllä nyt perusväylänpitoon, mutta täytyy muistaa, että se toteutetaan pitkälti uusien hankkeiden kustannuksella. Korjausvelan taittaminen on viime vaalikauden ajan toimineen parlamentaarisen työryhmän tahtotila, ja hallitukselta suurin panostus tähän tulee nyt ensi vuonna, mutta taso romahtaa taas seuraavana vuonna. Huonoimmassa tapauksessa tämä tarkoittaa sitä, että se nostaa hintoja ja sen myötä tulee laskemaan näitä panostuksia vaikutavuudeltaan ensi vuoden aikana. Minäkin toivon sitä edustaja Vehkaperän mainitsemaa supervuotta, mutta se jää hiukan nyt nähtäväksi.

Sitten mitä tulee näihin mittaviin ilmastotavoitteisiimme, jotka myös ovat meidän kaikkien suuri haaste, haluan muistuttaa hallitusta, että tämä ei toteudu pelkästään digitalisaatiolla vaan me tarvitsemme jatkossa enemmän investointeja joukkoliikenteeseen ja parempaan fyysiseen väyläverkkoon, yksinkertaisesti siihen, ettei junaliikenne [Puhemies koputtaa] taannu entisestään, koska siihen meillä ei ole myöskään ilmastopoliittisista syistä varaa.

15.47 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Keskityn nyt vain yhteen pääluokan yksityiskohtaan, edustaja Kopran jo esiin nostamaan tietoturvallisuuden toimintavarmuuteen ja yksityisyydensuojan varmentamiseen eli Viestintäviraston Kyberturvallisuuskeskukseen. Hallitus esittää sen määrärahoihin tosiaan 2 miljoonan euron lisäystä. Valitettavasti tarve on vähintään 5 miljoonaa. Kyberturvallisuusstrategian lupaukset Suomesta kyberuhkiin varautumisen edelläkävijänä taisivatkin olla pelkkiä valeutisia vailla todellisuuspohjaa. Määrärahojen riittämättömyys kävi ilmi liikenne- ja viestintävaliokunnan kuulemisissa, ja valiokunta esitti yksimielisesti valtiovarainvaliokunnalle, että se esittäisi 5 miljoonan euron lisäystä Kyberturvallisuuskeskuksen määrärahoihin. Valitettavasti esitys kaikui kuuroille korville. Valtiovarainvaliokunta kyllä lisäsi pääluokkaan 11,8 miljoonaa euroa mutta ripotteli sen joululahjarahoina pieniin liikennehankkeisiin eri puolille Suomea — viis siitä kansallisesta kyberturvallisuudesta.

15.48 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On todella syytä kiittää siitä tekemisen meiningistä, mikä meillä nyt on liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa. Tarvitsemme kyllä vielä enemmänkin tekemisen meininkiä. Silloin tulemme tähän, mihin valiokuntakin mietinnössään viittaa, kun se kannustaa liikenneverkkotyöryhmää ratkaisuihin. Meillä on vanhakantainen systeemi: kannattavat liikenneinvestoinnit ja ylläpitomenot ovat yhdessä. Ei mikään kunta budjetoi investointeja ja käyttötalousmenoja samalle momentille. Nyt pitää löytää ratkaisu välttämättä tässä pitkäjänteisessä liikennera-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

hoituksessa, ja tässä kannustan kaikkia puolueita olemaan nyt mukana löytämässä ratkaisuja. Se on totta kai mahdollista, mutta jos valtiovarainministeriön virkamiehet ottavat kovin vanhakantaisen asenteen, niin me emme pääse liikkeelle, ja se nyt vain ei kerta kaikkiaan enää käy.

15.49 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ei voi moitita, etteikö korjausvelkaan ole laitettu rahaa, mutta niin kuin edustaja Taimela sanoi, odotuksia voi olla hirveästi, mutta se voi tarkoittaa floppia sitten seuraavina vuosina. Kun liikenneministeriössä valmistellaan uusia hankkeita, niin olisin kysynyt ministeriltä — kysenalaistamatta Kokkolaa taikka Vuosaarta — siitä, kun Satakunta on esimerkiksi teollisuuden viennin osalta tämän maan toiseksi voimakkain vientimaakunta ja meillä on paljon liikennehankkeita, joita me tarvitsisimme sitä varten, että vientiteollisuuden ja teollisuuden, elinkeinoelämän, infra toimisi vielä paremmin ja toisi kansantalouteen enemmän vientituloja. Kysyisinkin: olisiko mahdollista, että nyt ruvettaisiin ainakin suunnittelemaan Pori—Haapamäki-radan käyttöönottoa, edes niin, että se tutkittaisiin? Se väylä vapauttaisi tilaa pääradan henkilöliikenteelle ja toisi tarpeellista tarvaraliikennettä sinne [Puhemies koputtaa] Suomen parhaimpaan ja jäävarmimpaan satamaan, [Puhemies koputtaa] Mäntyluotoon.

15.51 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensin pitää antaa kiitokset jaoston puheenjohtaja Eestilälle työskentelytavasta ja siitä asianmukaisesta menettelystä sekä siitä, mitä toteutettiin tätä budjettia käsitellessä.

On totta, että korjausvelan taittaminen on tosiasia tämän hallituskauden aikana, siitä kiitos hallitukselle, se perustuu aiemman työryhmän työhön. Kuitenkin alempiasteisen tieverkon kunto näissä sääolosuhteissa, mitkä nyt on jo toista vuotta, on mennyt tosi huonoksi. Pohjalainen-lehdessä oli uutinen siitä, kuinka koulubussi ei pystynyt hakemaan koululaisia kouluun tieolosuhteiden vuoksi. Kysyisin ministeriltä: onko nyt pyydetty Liikennevirastolta selvitystä, millaisessa kunnossa meidän alempiasteinen tieverkko tällä hetkellä on? Syy ei ole hallituksen, syy on puuttuvat rahat, tietysti eduskunnan syy osaksi, mutta myöskin näiden sääolosuhteiden, jotka ovat aivan poikkeuksellisia.

15.52 Harry Harkimo kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysyisin ministeriltä, kun satsataan yli 500 miljoonaa korjausvelan pienentämiseen ja sitä on 2 miljardia kaiken kaikkiaan: paljonko se korjausvelka lisääntyy vuosittain, ja kuinka paljon siihen pitäisi satsata vuosittain, että se joskus saadaan loppumaan?

15.52 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jälleen kerran kiitokset Lahden eteläisen kehätien rahoituksesta, mihinkä on kokonaisuudessaan lähes 200 miljoonaa valtio luvannut ja ensi vuodellekin 65,8 miljoonaa euroa. Rahat tulevat tarpeeseen ja hanke etenee.

Mutta sitten pientä kritiikkiä tähän henkilöautojen romutuspalkkioon. Tämähän nyt poistaa liikenteestä niitä autoja, joita kaikki köyhimmat käyttäisivät tulevina vuosina. Eli tämä romutuspalkkio ei poista niitä kaikkein vanhimpia autoja, vaan vähän uudempia autoja tällä hetkellä, eli tämä eriarvoistaa nyt taas ihmisiä paljon. Kun ajatellaan, että kaikkein köyhimmillä ei ole varaa ostaa niitä vähäpäästöisiä uusia autoja, mitkä ovat kalliita, niin olisi kiva saada jonkinnäköinen muukin muoto tähän, sellainen välimuoto, että

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

käytettyihin, vähäpäästöisiin autoihin saisi jonkinnäköistä tukea tulevaisuudessa. Sitten tästä muistutan myös, että kun ihminen hankkii uuden auton, niin se ajaa myös paljon enemmän, eli ne päästöt eivät vähene niin paljon kuin ajatellaan. Vaikka suuripäästöinen poistuu liikenteestä ja vähäpäästöinen tulee tilalle, [Puhemies koputtaa] kumminkin sillä vähäpäästöisellä ajetaan enemmän.

15.53 Antti Rantakangas kesk (vastauspuheenvuoro): Hyvin toimiva infra on koko maan kehityksen kannalta, voi sanoa, peruslähtökohta. Sen takia on historiallista, että tällä hallituskaudella osoitetaan yli 900 miljoonaa euroa korjausvelan pienentämiseen. Se on historiallinen päätös, katsotaan sitä montakin vuosikymmentä taaksepäin. Samalla yksityistierahoitusta korotettiin ja myös niitä tärkeitä investointeja toteutetaan. Eri puolille maata kohdennetaan useita kehittämishankkeita, jotka vievät kunkin maakunnan kehitystä ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä eteenpäin ja parantavat myöskin Suomen kilpailukykyä. Minäkin vetoan vahvasti nyt kaikkiin, myöskin oppositiopuolueisiin siinä, että tässä parlamentaarisisessa työskentelyssä löydettäisiin yhteinen ratkaisu, jolla pystyttäisiin pysyvällä tavalla nostamaan liikenteeseen tulevaa rahoitusta. Sitä tarvitaan myöskin jatkossa tulevien hallituskausien aikana. Sen takia on toivottavaa, että myös oppositio tulisi antamaan vahvan tuen niille esityksille, mitä ministeri täällä työryhmässä tuo esille. [Jari Myllykoski: Ei se ole mikään parlamentaarinen hyväksyntätyöryhmä!]

15.54 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Viime kauden päätteeksi todella oli parlamentaarinen korjausvelkaryhmä, ja on hyvä, että hallitus on tuon työryhmän toiveiden mukaisesti ryhtynyt perusväylänpidon tasoa parantamaan. Mutta sitä parlamentaarisisessa työryhmässä ei päätetty, että samaan aikaan syntyy kehittämisvelkaa. Eikö niin, ministeri, että tällä kaudella historiallisen vähän panostetaan uusiin hankkeisiin, vain 0,7 miljardia, kun aiempina kausina se on ollut 2,5 miljardiakin?

Yhdyn tuohon liikennejaoston toiveeseen tai vetoomukseen siitä, että rataverkon kunnostustarpeeseen kiinnitetään tulevassa huomiota, sillä nyt monilla raiteilla on jouduttu tekemään myöhennyksiä. Kun täältä Helsingistäkin matkaa Joensuuhun, niin vaikkapa Imatralle pääsee samalla ajalla omalla autolla kuin junalla tällä hetkellä, [Puhemies koputtaa] koska noita hidastuksia raiteilla on jouduttu tekemään.

15.55 Sari Multala kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen merkitys päästöjen vähentämisessä ja ilmastotavoitteiden saavuttamisessa on erittäin merkittävä, ja nyt tässä tulevassa talousarviossa pyritään sitä vauhdittamaan eri toimin. Yhtenä näistä toimista täällä on jo edustaja Lehdon esiin ottama romutuspalkkio. Ympäristövaliokunnassa kuulumme tästä romutuspalkkiosta myös, ja siellä nousi mielenkiintoinen ajatus siitä, että romutuspalkkioita voitaisiin käyttää myös esimerkiksi pyörän tai sähköpyörän hankintaan tai mahdollisesti joukkoliikenteen lippujen hankintaan. Mitä ministeri tästä ajattelee, ja voisiko tämä olla asia, jota tulevien vuosien talousarviossa voisi edistää?

15.56 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tällä eduskunta-kaudella on liikenteen alalla panostettu nimenomaan perusväylien korjausvelan pysäyttämiseen. Se on erittäin hyvä asia, että se on saatu pysäytettyä. Iso kiitos tästä työstä ministeri Bernerille ja myöskin hallitukselle. Nyt on todellakin tapahtunut historiallinen muutos. Korjaustöitä on joka puolella Suomea — hyvä asia — ja nuo työt myös jatkuvat ensi

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

vuonna. Kiitos myöskin valtiovarainvaliokunnalle noista uusista lisäyksistä, mitä tuonne saatiin, ne 19 kohdetta.

Suomen tieverkosto on noin kolme neljäsosaa yksityisteitä, ja myös yksityisteiden valtionavustusten taso on saatava pysyvälle ja kestäväälle pohjalle, sellaiselle vähintään, mikä se on myöskin tällä hetkellä.

Isojen tiehankkeiden käynnistäminen nykyisen budjettirahoituksen kautta on mielestäni yhä vaikeampaa. Siksi toivon, että kaikki eduskuntaryhmät ovat yhteisesti myöskin uusien ratkaisujen takana.

15.57 Thomas Blomqvist r (vastauspuheenvuoro): Värderade herr talman! Först ett tack till minister Berner för att ni fördomsfritt försöker förnya våra trafiksystem, och också utnyttja de möjligheter som bland annat digitaliseringen för med sig.

Herra puhemies! Toimiva infra on yhteiskunnan perusedellytyksiä ja myös taloudellisen kasvun edellytys. Ministeri on lähtenyt uudistamaan liikennejärjestelmiä ja liikennettä hyödyntäen muun muassa digitalisaatiota, ja se on tervetullut asia.

Tervetullut asia olisi myös Hanko—Hyvinkää-radan sähköistäminen. Se olisi hyödyksi sekä vientiä että talouskasvua ajatellen. Hangon satamahan on tärkeä vientisatama, ja siellä toiminta pyörii täysillä tällä hetkellä, mutta sitä satamaa voitaisiin hyödyntää vielä paremmin, jos tämä Hanko—Hyvinkää-rata saataisiin sähköistettyä. Kysynkin ministeriltä: millä aikataululla tällainen hanke voisi edistyä?

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän tähän vaiheeseen debattia vielä seuraavat puheenvuorot: Ojala-Niemelä, Karimäki, Semi, Pakkanen ja Eestilä. Sen jälkeen ministerin vastauspuheenvuoro ja sen jälkeen toinen debattikierros.

15.59 Johanna Ojala-Niemelä sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Haluaisin nostaa tuon valtatie 21:n esille. Kiitos niistä panostuksista sinne, mutta täytyy sanoa, että tuo rahoitus on edelleen riittämätöntä. Siellä on hurjaa meininkiä käsivarren tiellä, eikä missään ole vastaavaa rekkarallia. Ulkomaalaiset eivät maksa meillä tien käytöstä mutta aiheuttavat vaurioita, lukuisia vaaratilanteita ja hidasteita liikenteelle. Viime talvena tuolla tieosuudella Muoniosta Kolariin oli 140 rekka-autoa nurin, ja sama tahti jatkuu yhä edelleen. On vain ajan kysymys, koska tapahtuu suistumisia pahempia onnettomuuksia. Toivon, että tämä viesti ei jää keskustelun tasolle. Tarvitaan toimia tuon tien liikenneturvallisuuden parantamiseksi.

Toinen kysymykseni koskee tuota talvirengaspakkoa. Se on ollut aika ajoin esillä. Kyllä meillä harmittavat nuo ulkomaalaiset tuolla, joilla ei näitä talvirenkaita ole käytössä. Toivon, että ministeri vastaisi, missä kohtaa tämä valmistelu on tällä hetkellä.

16.00 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minusta on hyvä, että hallitus esittää muuntotukea biokaasuautoiksi, mutta vielä tarvitaan tukea myös maaseudun biokaasun tuotantoon.

Ilmaston kannalta on tärkeää saada liikenne raiteilleen, ja vihreiden vaihtoehtobudjetissa onkin raiteiden kunnostukseen ja rakentamiseen huomattavasti enemmän tukea. Ratahankkeelle meillä on liki 60 miljoonaa euroa lisäystä, ja myös junaliikenteen ostot palau-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

tamme täysimääräisesti, ne leikkaukset, joita teitte vuonna 2015. Pyytäisin teiltä arviota siitä, mitä nyt kuuluu junaliikenteelle niillä osioilla, joista 2015 leikkasitte.

Lisäksi olen myös todella kiinnostunut Uudenmaan raidehankkeesta. Edustaja Blomqvist nosti hyvällä tavalla esille Hanko—Hyvinkää-radan sähköistykseen. Kysyisin teiltä myös rantaradan kunnostuksesta, mikä on tärkeää siksikin, että raiteille mahtuvat joustavasti sekä Turun-junat että lähiliikenteen junat.

16.01 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos, ministeri, siitä, että on satsattu liikenneverkon korjausvelkojen kiinni saamiseen. Oma näkemykseni on, että mitä enemmän vienti vetää ja tavaroita kulkee, sen enemmän meillä renkaat kuluttavat tietä. Olen jäänyt pohtimaan sitä asiaa, että jos osan liikenteestä voisi siirtää sisävesiliikenteen pariin, nimenomaan kun puhutaan puunkuljetuksesta metsästä tehtaille ja näin. Minkälaisia toimenpiteitä ministeri on ajatellut, voitaisiinko siirtää nimenomaan sitä puunkuljetusta pois enempi tuolta tieltä niin, jotta ne saadaan vesiä myöten tulemaan? Samalla tavoiteltaisiin näitä 2030-ympäristötavoitteitamme.

16.02 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mielestäni tämän hallituksen linjaukset ovat erittäin hyvin raiteilla siinä mielessä, että on keskitytty nimenomaan perusväylän kunnostukseen ja korjausvelan ylläpitoon, ja on arvioitu, paljonko se tarve on. Kiitos siitä linjauksesta ministerille.

On tärkeää, että tämä parlamentaarinen työryhmä löytää nyt yhteisymmärryksen, millä katsotaan sinne 10—12 vuoden päähän tulevaisuuteen ja mietitään, miten tämä liikenne- ja väyläverkkojen rahoitus tulevaisuudessa Suomessa toteutetaan, koska näyttää siltä, että tämä nykyinen budjettiperusteinen rahoituspohja ei anna mahdollisuutta riittävän pitkäjänteiseen suunnitelmaan.

Vinjettimaksu on eräs yksittäinen asia, minkä toivoisin ministerin linjaavan: kuinka siinä tulevaisuudessa Suomessa tullaan toimimaan? Toisaalta tämä 2,2 miljoonaa tasoristeyksiin, mikä on nyt osoitettu: mikä on arvio, jos nämä kaikki [Puhemies koputtaa] Suomen tasoristeykset tällä kertaa kunnostettaisiin?

16.03 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itsekin haluan kiittää ministeriä. Hän on tuonut uuden otteen tähän koko liikennesektorin tarkasteluun. Täällä on uusia asioita nostettu esille ja myös paikattu entistä, sillä eihän tätä viime kaudella perustettua parlamentaarista korjausvelkaryhmää olisi tarvittu lainkaan, jos valtio ei olisi laiminlyönyt 20 vuoden aikana omaa omaisuudenhoitoaan. Tarkoitan sillä nimenomaan infraomaisuutta. Itse myönnän olevani täysin infrauskovainen, mutta on minulla muitakin uskontoja, joita tunnustan. Minun mielestäni yhteiskunta toimii hyvin, jos koulutus on kunnossa, verotusjärjestelmät ovat kunnossa ja toimiva infra on kunnossa. Nämä kolme edellytystä pitää täyttää. En ole missään päin maailmaa vielä nähnyt kehittyvää aluetta, jossa liikenneyhteydet eivät olisi olleet hyvässä kunnossa.

Niiden kansanedustajien, jotka lukivat tätä Helsingin Sanomien artikkelia siitä, minnekö rahat ovat viime vuosina menneet, ei kannata käydä tappelua siitä, onko se ollut hyvä vai huono asia vai onko joku saanut enemmän kuin toinen. Pidetään huoli siitä, [Puhemies koputtaa] että koko maata kehitetään ja isot liikennehankkeet kohdistuvat sinne, missä niitä tarvitaan.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Riittäisikö ministerille alkuun 3 minuuttia? Pannaan 5 minuuttia.

16.04 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Herra puhemies! Kiitoksia näistä palautteista. — Haluan korostaa sitä, että parlamentaarisessa työryhmässä tehdään nimenomaan parlamentarismien ehdoilla töitä. Meillä on ollut noin 17 kokousta tähän mennessä, ja toivottavasti päästään eteenpäin hyvässä yhteishengessä, niin kuin tähän saakka. Tahtotila on hakea nyt nimenomaan jatkuvuutta. Maantielaissa olemme esittäneet 12 vuoden sykliä, jolla liikennejärjestelmää ja liikenneverkkoa suunniteltaisiin tulevaisuudessa. Nyt tässä parlamentaarisessa ryhmässä haetaan sitä ratkaisua, millä tavalla tammikuun 12 vuoden sykliin pystyttäisiin löytämään yhteinen rahoituskeino. Korjausvelka kasvaa 100 miljoonaa euroa vuodessa. Me tarvitsisimme tästä vuoteen 2027 korjausvelan hoitamiseksi 300 miljoonaa per vuosi, jotta se hoidettaisiin loppuun ja sitten saataisiin pysymään tasoisissa. Tästä näkökulmasta tämä on äärimmäisen tärkeä työ, jota tällä hetkellä tehdään.

Edustaja Kymäläinen, on juuri näin, että tällä hetkellä meillä on kehittämisvaroista siirretty korjausvelan hoitoon, ja se on toki nyt sitä jatkuvuutta, eli edellisen hallitus- ja eduskuntakauden päätökset toteutuvat tällä kaudella. Nyt meidän tehtävämme olisi katsoa, miten me pääsemme tästä eteenpäin seuraavaan kauteen. Tosin me olemme nyt saaneet nostettua kehittämissuunnitelmien tasoa noin miljardiin näillä viimeisillä päätöksillä, mutta olemme edelleen alhaisella tasolla.

Sähköpyörät ovat osa tätä tulevaisuutta, ja sen osalta hallitukselta on tulossa kävelyn ja pyöräilyn ohjelma, jossa pyritään katsomaan, voidaanko löytää tähän kokonaisuuteen jotakin hankintatukijärjestelmää, joka tukisi sitten myöskin meidän ilmastotavoitteita tästä näkökulmasta.

Mutta sitten paljon esille nousseet kysymykset raideliikenteen tarpeista: Me olemme nyt pystyneet näillä päätöksillä, joita olemme tehneet, sekä velvoiteliikennettä nostamalla että nytten lisäämällä 2 miljoonalla ostoliikennettä, pääsemään suunnilleen sille tasolle, jolla oltiin vuonna 2015, ehkä pikkusen korkeammalle, joukkoliikenteen raideliikenteen osuuksissa. Mutta tämä toki ei ole vielä riittävää, vaan tarvitaan edelleen ratkaisuja.

Tämän lisäksi meidän keskeisiä tavoitteitamme on huolehtia siitä, että raideliikenteen osuutta henkilöliikenteen määrästä saataisiin kasvatettua. Tämä vaatisi monenkin raiteen sähköistämistä, monenkin rataosuuden nopeuttamista, jotta sitten myöskin toki investoinnit niillä alueilla niin asumiseen kuin liiketoimintaan kasvaisivat, työssäkäyntialueet kasvaisivat ja sitä myöten myös sitten raideliikenteen määrä paranisi. Tähän tarvitaan pitkäjänteistä näkyvyyttä eteenpäin, ja siihenkin toivon, että löytäisimme parlamentaarisessa keskustelussa ratkaisuja.

Tällä hetkellä on totta, että tienpidon osalta on haasteita ollut tämän erittäin haasteellisen talven osalta. Sääolosuhteet ovat vaihdelleet nopeasti, ja meillä on myöskin ollut runsaasti vettä. Kaiken kaikkiaan elyt ovat tehneet nyt arvioita siitä, miten meidän tienpito on toteutunut tämän syksyn aikana. Sinänsä teknisesti ollaan pysytty toimenpiteajoissa lukuun ottamatta Pirkanmaata joiltakin osin. Muuten olemme pystyneet hyvin pitämään sen luvattun tason, jolla olemme olleet. Mutta nyt harkitaan sitä, voidaanko tietyillä teillä nostaa hoitoluokkaa ja jos, kuinka paljon, kuinka monen kilometrin osalta. Kaiken kaikkiaan vuonna 16 ja 17 on noin 900 kilometrin osalta nostettu tienhoitoluokkaa ja sillä pyritty parantamaan liikenneturvallisuutta ja myöskin hoitotasoa teiden osalta.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

Sen lisäksi talvirenkaiden osalta on lainsäädäntö meillä olemassa, ja se on velvoittavaa jo tämän talven osalta raskaalle liikenteelle, eli sen osalta ollaan päästy eteenpäin.

Sitten vinjetin osalta meillä on tarkoitus saada tällä hallituskaudella lainsäädäntö valmiiksi, ja toivotaan, että saadaan se myöskin voimaan nyt ensi vuoden aikana.

Tasoristeysten osalta ollaan hyvin tietoisia, että 2 miljoonalla ei vielä päästä kovin pitkälle, ja toivoisin, että tässä voisi syntyä rahastotyypinen ajattelu, jolla sitten sitouduttaisiin purkamaan tasoristeykset kaiken kaikkiaan siltä osin kuin ne ovat meillä Suomessa vaarallisia.

Valtatie 21:stä olen hyvin tietoinen. Se on meillä erittäin haasteellinen tällä hetkellä, ja pyrimme katsomaan, miten me löydämme sen osalta ratkaisuja. Paljon on muitakin hankkeita, joita pitäisi edistää, [Puhemies koputtaa] mutta toivottavasti ensin päästäisiin nyt rahoituksen osalta yhteisymmärrykseen ja siitä sitten eteenpäin hankkeiden kohdalta.

16.09 Sirpa Paatero sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin tarvitaan tämä pitkän ajan suunnittelu, niin että siinä ovat kaikki liikennemuodot yhdessä. Me olemme aina perustelleet työpaikkojen ja viennin ynnä muitten paremmalla toimimisella näitä eri väylähankkeita, mutta nyt uutena ainakin meidän omalla alueellamme on tullut päivystyksen keskittäminen. Siitä syystä vt 15 olisi välttämätöntä saada, koska sinne on tulossa tuhansia ambulanssikyytejä pelkästään päivystyksen keskittämisen osalta. Hyvä, että siihen tänään tuli — ehkä niille, jotka kulkevat työhön — ostopalveluina VR:n puolelle lisärahoitusta, mutta se tie olisi saatava ambulanssien vuoksi käyttöön.

Täällä viitattiin Helsingin Sanomien artikkeliin näistä hankkeista ja niitten laskennasta erittäin hyvin, ja olin ylpeä Kymenlaaksosta, mutta todellisuus on vähän karumpi: sinne oli laskettu elinkaarihankkeiden hinta, ei sitä kolmasosaa, mikä on oikeasti se investointien hinta.

16.10 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille noista vastauksista. — Todellakin kunnossa olevat väylät ovat yhteiskunnan palvelua tienkäyttäjälle ja myöskin edellytys elinkeinoelämän toimivuudelle ja ihmisten asioinnille. Todellakin tämä jatkuva — voi sanoa jo nykyisin, että jatkuva — kelirikkokausi on nostanut kunnossapitokustannuksia, taitaa olla noin 10 prosenttia, ja myöskin ely-keskusten määrärahat ovat rajalliset. Itse toivon lämpimästi, että nyt tarkistetaan myöskin niitä vaatimuksia, mitä urakoitsijoille annetaan, ja siellä on myöskin ollut huolenaiheena nimenomaan se jatkuva ketjutus niillä urakoitsijoilla.

Arvoisa ministeri, haluaisin myöskin kysyä siitä, kun nyt nämä erikoisrekkojen, HCT-kuljetusten erikoisluvut ovat osittain päättymässä ensi vuonna ja nyt urakoitsijat, ne rekkojen omistajat, ovat huolissaan: jatkuvatko ne luvat vai tehdäänkö pysyvä lainsäädäntö, että näillä raskailla ajoneuvoilla saa ajaa pysyvästi niitä reittejä?

16.11 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin kysyä hallituksen panostuksista sähköautoilun tukemiseen. Nimittäin meillä vihreillä on viiden vuoden määräaikainen vapautus sähköautoille ajoneuvoverosta, jotta ne olisivat useamman saatavilla, ja myös 3 miljoonan euron panostus latausinfraan. Minkälaisia suunnitelmia hallituksella on edistää sähköautoilun latausinfraa, ja missä aikataulussa odotatte näiden etenevän?

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

Myös se ajatus, että sekoitusvelvoite on teillä isosti ohjaamassa liikenteen ilmastotavoitteita, ohjaa isoa osaa biomassasta polttoon. Toisaalta haluaisin tietää, millä tavalla olette yhdistäneet muiden politiikkojen kanssa sen, että saisimme uusia, kestäviä — aikaa kestäviä — puutuotteita yhä enemmän, ettei kaikki hakattava puu mene pelkästään biopolttoaineiksi.

16.12 Arto Pirttilahti kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri, kiitokset tästä erittäin proaktiivisesta otteesta. Olette pyrkinyt aktiivisesti hakemaan erilaisia rahoitusmalleja niin meidän liikenteemme järjestelyyn kuin myös verotusjärjestelyihin kaikkienensa. Tämä korjausvelan kiinni saaminen on kova urakka, ja toivon todellakin, että siinä vielä seuraavat hallitukset olisivat täysillä mukana. Muun muassa meidän suunnasamme, Pirkanmaalla, ainakin Kolmostie ja Ysitie, joka suuntaa sinne Jyväskylään päin, teollisuuden ja muun toiminnan osalta ovat hyvinkin tukkoisia.

Kiitokset tämän digitalisaation osalta siitä, että valokuituverkkoja on kanssa kehitetty ja on tuotu lähemmäksi rakennuksia pienemmällä omavastuusuudella. Mutta näiden firmojen, jotka lähtisivät mukaan, eli puhelinyhtiöiden ja muiden roolin suhteen toivon, että saataisiin myös heitä vielä lisää aktivoitua siihen.

Raideliikenteen osalta kiitokset tämänpäiväisestä tiedosta, että ostoliikenteeseen on annettu 2 miljoonaa euroa. Varsinkin kiitos omasta ja edustaja Savolan puolesta siitä, että juna liikkuu Seinäjoen ja Vilppulan välillä.

16.14 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on erittäin paljon sellaisia tieosuuksia, joissa ongelmina ovat liikenteen sujumattomuus, turvattomuus sekä haitat ympärillä olevalle asutukselle ja maankäytön kehittämiseksi, mutta onneksi nyt osittain saamme näitä parannettua. Kiitänkin koko Etelä-Savon maakunnan puolesta siitä, että Mikkeli—Juva-perusparannukseen on 30 vuoden edunvalvonnan jälkeen saatu vihdoinkin rahat ja työt alkavat sitten ensi vuonna. Tällaisia 120 miljoonan euron hankkeita meidän pitäisi täällä olla ajamassa enemmän vain, sillä kaikkien niitten yritysten palaute meiltä maakunnasta on, että niiden menestymistä auttavat hyvät liikenneyhteydet ja osaava työvoima alueella.

16.15 Eeva-Maria Maijala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lapin matkailu on kehittynyt viime vuosina todella paljon, ja tänä vuonnakin alkuvuoden aikana se on kehittynyt taas 27 prosenttia, eli kasvu on todella huikeaa ja huimaa. Matkailun ykkösasia on yhteydet, se, että liikenneyhteydet pelaavat, on kaiken a ja o.

Nyt ensinnäkin kiitos tämänpäiväisestä uutisesta, että Kolariin saadaan taas parannettua liikennettä junalla. Kunpa me saisimme sen sähköistämisenkin joskus sinne radalle. Mutta kuitenkin se, mikä Lapin matkailussa on tärkeää, on nyt tämä laki liikenteen palveluista ja se, miten me saamme yhdistettyä sinnekin uudella tavalla liikennettä ja matkailupalvelutuotteita. Siinä meillä on iso haaste. Älyliikennepuolella iso kiitos siitä, että Sodankylään saatiin jälleen Ilmatieteen laitoksen toimintaan lisää rahoitusta, sillä siellä on todella isoja suunnitelmia älyliikenteen kehittämiseksi, ja sillä on merkitys sekä matkailulle että kaivos-toiminnalle.

Nyt sitten kysyisin ministeriltä: mitä meidän lappilaisten pitäisi tehdä, [Puhemies koputtaa] että saisimme näitä hommia yhdessä teidän kanssanne kehitettyä vielä paremmin eteenpäin?

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Vastauspuheenvuoro, edustaja... Ja-ha, edustaja Myllykoski ja edustaja Semi ovat poissa. — Anteeksi, ei ole Semi poissa, sit-tenkin sieltä löytyi edustaja Semi. Teillä vastauspuheenvuoro.

16.16 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Kiitos, puheenjohtaja. Jos edustaja Kari oli-si pikkasen matalampi, niin näkisi paremmin. [Naurua]

Itse asiassa minusta on hieno asia, että tämä parlamentaarinen työryhmä tekee työtä jat-kuvalla periaatteella siitä, kuinka meidän tiestöämme ja infraamme pitää kehittää. Minä toivoisin, että he ottaisivat semmoisen pitkän ajan linjan, niin kuin ministeri kertoi, että ai-nakin 12 vuotta pitää katsoa eteenpäin, niin että meille ei käy semmoista, että on jonkun kansanedustajan pätkä siellä välillä, siellä on hyvää tietä, ja sitten alkaa jokin korpivaellus, eli siellä on mutkaisia ja tämmöisiä heikkoja kohtia tie täynnä. Tämmöinen esimerkki löy-tyy muun muassa Pohjois-Savosta. Muistelen, että kun Keitele Forest on maan johtavia sa-hatavarasahoja ja se vie Länsisatamaan tavaraa, niin siellä oli 10 vuotta kohtuullisen hy-vään kuntoon saatu tie maakunnan rajalle, mutta sitä loppupätkää Viitasaarelle ei saatu kuntoon ennen kuin Äänekosken tehdas sai alkunsa. [Puhemies koputtaa] Toivottavasti tämmöisiä ei tule enää työryhmän jälkeen vastaan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja vastauspuheenvuoro, nyt sitten edustaja Kari.

16.17 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, herra puhemies! Arvoisa ministeri! Liikennepolitiikka on liikenne- ja viestintäministeriön sektorin alla ja liikenneturvallisuus sisäministeriön sektorin alla. Hallintovaliokunnan jäsenenä olen pitkään seurannut tätä lii-kennevalvonnan osaa hallintovaliokunnan vinkkelistä. Liikenteen sujuvuus on myös lii-kenteen turvallisuutta ainakin silloin, kun puhutaan ajoneuvoliikenteestä. Ajoneuvoliiken-teen puolella liikenteen reguloiminen, liikennevalvonta on yksi osa hoitaa liikenneturval-lisuutta. Se on toki myös yksi osa, ainakin tässä hallituksessa näyttää olevan yksi osa, hoi-taa valtion kassavajetta. Siihen yhdeksi työkaluksi on valjastettu nyt peltipoliisit, joita on ennätysmäärä. Edellisen hallituksen jäljiltä tämä linja aloitettiin, ja tämä hallitus on tätä linjaa jatkanut.

Kysyisin, miten näette ministerinä: olisiko syytä katsoa tätä liikennepolitiikan ja liiken-nevalvonnan osaa yhdessä sisäministerin ja liikenne- ja viestintäministerin kanssa [Puhe-mies koputtaa] ja koota tähän jonkunlaista pidempää parlamentaarista aikanäkymää?

16.18 Timo V. Korhonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa mi-nisteri! Myös Kainuu kiittää tämänpäiväisestä junien ostoliikennepäätöksestä. Se oli mer-kittävä päätös. Täytyy sanoa, että 2 miljoonalla eurolla tänä päivänä näköjään saadaan huo-mattavan paljon ostoliikennettä, mutta edustaja Rantakangas otti esille maan tasapainoisen kehittämisen. Tasapainoinen kehittäminen vaatii, totta kai, nopeaa liikenneinfraa. Tästä yhtenä esimerkkinä on muun muassa maan kasvukeskusten kehittyminen. Yksi edellytys niiden kehittymiselle on ollut nopea liikenneinfra.

Itä-Suomen kehittäminen vaatii myös nykyistä merkittävästi nopeampaa liikenneinfraa, merkittäviä panostuksia tämän alueen, koko itäisen Suomen alueen liikenneinfran kehittä-miseen, lyhyen ajan puitteissa. Arvon ministeri, minkälaisia ajatuksia teillä on tämän Itä-Suomen laajan alueen liikenneinfran kehittämisestä?

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

16.20 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Siirtäisin tämän liikennekeskustelun katseet nyt kaakkoiseen Suomeen ja Saimaan kanavalle ja sen liepeille. Siellä on menossa sulkuporttien uusimisprojekti koskien Saimaan kanavaa, ja on todettu, että olisi myöskin tarvetta pidentää Saimaan kanavan sulkualtaita, mutta tälle pidentämiselle ei olla vielä annettu lupaa eikä tehty sen toimeenpanosta päätöstä. Tiedustelisin ministeriltä: olisiko mahdollista yhdistää nämä kaksi kehittämis- tai korjaushanketta siten, että Saimaan kanavan kiinnioloaika purjehduskaudella olisi mahdollisimman lyhyt, kun hoidettaisiin kaksi tällaista huoltotoimenpidettä yhdellä kertaa?

Edelleen, nyt kun ääneen pääsin Saimaan kanavasta, niin siirrytään sitten maantien puolelle, Saimaan kanavan huoltotielle. Venäjän liikenneministeriö kielsi viime viikolla busien liikennöinnin Viipurista Nuijamaan raja-asemalle, molempiin suuntiin, [Puhemies koputtaa] ja tämä on kyllä vakava takaisku alueen taloudelle, turismille ja joulunvietolle. Tiedustelisin, mitä mahdollisuuksia olisi keskustella tästä asiasta Venäjän ministeriön kanssa.

16.21 Martti Mölsä sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tällä hallituskaudella on saatu kyllä huomattavia korjauksia teiden liikenneturvallisuuteen, kuten täällä on monessa puheenvuorossa todettu. Kiitos siitä. Mutta näin talvinopeusrajoitusten kauteen 80 kilometriä tunnissa -rajoitus haittaa joustavaa liikennettä. Pyörät pyörittävät yhteiskuntaa, mutta näin talvirajoitusten aikana henkilöt ovat tien tukkona ajaessaan alle 80 kilometrin nopeutta mittarivirheestä johtuen. Tästä seuraa melkoisia turvallisuusriskejä rekkojen ohittaessa hitaampia. Arvoisa ministeri, onko tähän ongelmaan olemassa mitään uusia ajatuksia?

16.22 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensiksi lämpimät kiitokset Kirri—Tikkakoski-rahoituksesta vielä kerran.

Tuolla liikennejaostossa totesin, että meillä pitää olla sellainen periaate, että kun saamme tietyn varallisuuden haltuumme tietynä päivänä, niin silloin kun luovutamme sen seuraavalle, sen pitäisi olla vähintään yhtä hyvässä kunnossa. Teitä, ministeri Berner, on kyllä syytä kiittää siitä, että liikennepuolella korjausrahoituksella nyt pystytään ehkä tätä tavoitetta toteuttamaan. Tämä on hyvän isännän tavoite.

Talvikunnossapito on tällä hetkellä se ongelma, mistä tulee maakunnassa palautetta, ja siitä täällä jo kysyttiin, mutta todellakin pyytäisin, että siihen etsittäisiin ratkaisuja. Ja edelleen tuen sitä, mikä meillä jaostossa oli esillä ja minkä edustaja Ala-Nissilä nosti esille — tätä rahoitusta, suurten hankkeiden rahoitusmallia. Ainakin henkilökohtaisesti tuen ja ryhmämme tukee sitä voimakkaasti.

16.23 Antero Laukkanen kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Myös minä yhdyn näihin kiitoksiin. Tämä on varmaan yksi niistä harvoista hallinnonaloista, missä oppositiokin kokee monia ilonhetkiä. [Olavi Ala-Nissilä: Hyvä! — Vasemmalta: Eivät kaikki!]

Kaikki tunnin radat, joista puhutaan, tulisi Suomessa muuttaa puolen tunnin radoiksi. Kysyisin ministeriltä, onko meillä tällaista pitkäjänteistä ajatusta, kun rataverkko on kuitenkin valittu yhdeksi kansalliseksi kehittämiskohteeksi, että siellä oltaisiin niin rohkeita ja innovatiivisia, että nähtäisiin koko tämän rataverkon muuttaminen sellaiseksi, että kaikki työssäkäyntialueet, joihin pääsisi helposti puolesta tunnissa tai allekin junalla, voisivat olla vaikka 500 kilometrin etäisyydellä suurista kaupungeista.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

Sitten totean, että kehyspäättösrahoitus ei riitä, tarvitaan erityisrahoitusta. Eri rahoitusmalleja onkin tuotu esiin, mutta onko löytymässä joku semmoinen aivan keskeinen instrumentti, jolla voisimme luottavaisesti nähdä, että investoinnit erilaisiin hankkeisiin 20 vuoden aikana toteutuisivat?

16.24 Lasse Hautala kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille korjausvelkahankkeiden eteenpäinviennistä, se on ollut todella esimerkillistä, mutta kuten kuulumme, työtä siellä vielä jatkossakin riittää. Tässä viikko sitten Suomen Kuorma-auto-liitto esitti huolensa alempiasteisen tieverkon kunnossapidosta. Se alkaa olla rajoittava tekijä niin puuhuollon kuin maatalouden kuljetusten ja myöskin jopa koulukyyditysten osalta. Eli olisi tärkeää, että näitä luokituksia saataisiin parannettua. Ja tietysti tämä poikkeuksellinen talvi on ollut nyt tänä vuonna esteenä monien teiden parantamiselle.

Arvoisa puhemies! Vähäliikenteiset rautatiet ovat yksi kohderyhmä maassamme, ja niillä on iso vaikutus myöskin teolliseen tuotantoon. Kysyisinkin nyt, kun on uhkakuvia esitetty siitä, että vähäliikenteisiä ratoja lakkautetaan, minkälainen näkemys teillä, ministeri, on nyt sitten [Puhemies koputtaa] vähäliikenteisten ratojen tulevaisuudesta.

16.25 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Hallitus on tarttunut voimakkaasti digitalisaation tuomiin tulevaisuuden mahdollisuuksiin. Siksi onkin erityisen harmillista, että digitalisoituvan yhteiskunnan edellytys, riittävä kyberturvallisuus, on alibudjetoitu. Tästä edustaja Kasvi käytti erittäin hyvän puheenvuoron tässä debattissa. Me kiinnitimme huomiota tähän seikkaan myös koko valiokuntana, ja toivon todella, että hallitus pystyy tähän vielä jollain tavalla reagoimaan tulevaisuudessa.

Haluan nostaa esiin sen, että toinen puoli mahdollisuuden vastakohtana tässä digitalisatiossa on se, miten pystymme tämän kehityksen vauhdissa huomioimaan päätöksenteossa ne ihmisryhmät, jotka eivät ole valmiita tähän kehitykseen. Meillä on erityisesti ikäihmissä ja erityisryhmissä heitä, jotka eivät pysty ostamaan, eivät halua ostaa ja eivät kykene hoitamaan perusasioitaan pelkästään digitalisaation mahdollisuuksien myötä, ja tätä kasvokkaista palvelua tarvitaan yhä edelleen. Tämä on mielestäni sellainen epäkohta, josta poliitikot puhuvat liian vähän, ja meidän pitää myös politiikkatoimia tehdä tämän asian kohdalla. [Puhemies koputtaa]

Ihan lopuksi, mitä tulee tähän ilmastotavoitteeseen, kävelyn ja pyöräilyn ohjelma on ihan hyvä ajatus hallitukselta, [Puhemies koputtaa] mutta siihen ei ole euroakaan rahaa — ei ole ainakaan ollut.

16.26 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valiokunnan puheenjohtajana allekirjoitan tuon, että valiokunnassa ollaan pohdittu paljon tällaisia esteettömyysasioita, että palvelut ovat kaikkien saatavilla. Valiokunnan puheenjohtajana alleviivaan myös tuon, että kuulemisessa saimme selville, mikä on Viestintäviraston rahoituksen tarve ja tilanne, ja toivon, että tähän tulee tulevaisuudessa lisärahaa tämän nyt myönnetyn lisäksi.

Paloesimiehenä, ja miksei myös valiokunnan puheenjohtajana, haluan sen sijaan kiittää näistä tasoristeysrahoista. Turvallisuushankkeita, tällaisia pieniä yksityiskohtia ja täsmähankkeita — on se sitten risteys, missä kaksi tietä kohtaavat, tai risteys, missä tie ja rautatie kohtaavat — pitää tehdä enemmän. [Puhemies koputtaa] Muutenkin vähällä rahalla pitää tehdä parempaa, joten tämä Kopran Saimaan kanava -ajatus on hyvä.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

16.28 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Olisin halunnut ministeriltä tiedustella: onko ministeriössä pohdittu raideliikenteen investointien tekemistä PPP-mallilla, jolloin elinkeinoelämä ja kunnat olisivat investointien rahoittajia ja siten jatkossa tämä takaisinmaksu tapahtuisi alemmilla raideliikennemaksuilla? Tällöin vain ylläpitokustannukset jäisivät valtion hoidettavaksi ja näin se ei olisi samanlaista investointia kuin on maanteillä, vaan tässä olisi mahdollista tehdä se niin, että ei PPP-rahoituksella tehdä valmiiksi velkaa valtiolle vaan se takaisinmaksu tapahtuisi nimenomaan raideliikennemaksujen alentamisena, jolloin investoinnit olisivat mahdollisuutena.

Toiseksi kysymyksenä: voisiko LNG raskaan liikenteen osalta olla se väline, jolla me avaamme sitä mahdollisuutta, [Puhemies koputtaa] että myös biokaasulaitokset tulevat käyttöön, koska nyt koko länsirannikolla tulee olemaan kattava LNG-verkosto?

16.29 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihän jos mennään vielä näihin tehtyihin investointeihin, kun edustaja Paatero nosti esille, että Kymenlaakson korkea osuus selittyy niillä, niin ymmärsin kyllä, minkä takia se on korkea, mutta minusta se on erittäin hyvä. Minä luin niin, että on aivan oikein, että E18 on tehty niin hienoksi moottoritieksi kuin se on tehty, ja kiitos siitä Vanhasen ykkös- ja kakkoshallitukselle. Se maksoi yli 2 miljardia, niin että näkyyhän se tietenkin osuudessa. Samat kiitokset minä annan tuonne Kirri—Tikkakoskelle, ettei menty tekemään hermostunutta kolmikaistaratkaisua, jossa pyöritetään, vaan rakennetaan 14 kilometriä nelikaistaista, koska se on edellytys sille, että tulevaisuudessa ajetaan peräkkäin, ja kun kenties älyliikenne menee siellä, niin ei saa rakentaa kolmikaistaa, hermostunutta ratkaisua.

Mutta yksi semmoinen asia tähän rahoitukseen: sen takia on etsittävä uusia rahoituksia, koska me joudumme todennäköisesti rakentamaan älyä sinne tienvarteen, nykyisillekin teille älyä. Se maksaa paljon, ja tulee kaksinkertainen rahoitustarve, älyn rakentaminen ja uuden infran rakentaminen.

16.30 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Infran korjausvelkaa syntyy koko ajan niin maalla, merellä kuin ilmassa, nyt myöskin avaruudessa, kun vanhat satelliitit siellä vanhenevat. Mutta jos me ajattelemme, mikä sen korjausvelan tason pitäisi olla vuosittain, niin — korjaatte varmaan, ministeri — sen pitäisi varmaan olla 300 miljoonan euron hujakoilla ja sen tason pitäisi siis jatkua tästä eteenpäin vuosittain. Tätä tahtotilaa ollaan varmasti kaikki etsimässä.

Mutta kyky uusiin investointeihin on tarpeellinen, koska meidän kilpailukykyämme on pitkälti kansainvälisen kaupan harteilla. Siksi esimerkiksi isot hankkeet — Jäämeri-yhteydet tai Tallinnan tunneli tai muut isot ratahankkeet — eivät kertakaikkisesti mahdu nykyisten budjettien rakenteeseen menoeränä, vaan siinä pitää olla joku budjetin ulkopuolinen rahoitusmalli, johon saataisiin myöskin kansainvälistä rahoitusta ja budjetin ulkopuolista rahoitusta mukaan.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Myönnän vielä tässä vaiheessa vastauspuheenvuorot edustajille Krista Kiuru, Kasvi, Pakkanen ja sitten ministerille lyhyt puheenvuoro ja sitten vielä jatketaan vajaa puoli tuntia tätä debattia. — Nyt edustaja Krista Kiuru.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

16.31 **Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikan pitäisi olla vakaata ja siinä ei tulisi paljon tempoilla. Viime hallituskauden aikana toteutettu parlamentaarisen työryhmän tahtotilan ilmaisu lähti siitä, että korjausvelkaa taitetaan. Tältä osin voi todeta, että on hienoa, että tässä tapauksessa hallitus on kuitenkin ottanut työn tosissaan. Mittakaava tietenkään ei vielä ole ollut riittävä. Mutta tämä lasku sitten maksetaan uusien hankkeiden puolella, ja tunnustamme täällä kaikki, että uusiin hankkeisiin on liian vähän rahaa. Valitettavasti hyvää kuvaa ei anna hallituksesta myöskään se, että tänne samaan raamiin tuettiin tässä budjettikäsittelyssä yhtäkkiä myös taas uusia hankkeita.

Sitten, ministeri, te itse ehdotitte tänä vuonna tammikuussa aika merkittävää yhtiön perustamista koko liikenteeseen, ja liikenteenohjaustehtävät nyt sitten yhtiöitetäänkin. Onko kysymys eri vai samasta [Puhemies koputtaa] projektista? Tässä uudessa ei ole vielä maksujen perintää.

16.33 **Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Digitalisaatio mullistaa tunnetusti erityisesti liikenteen. Vaikka täysautomaattiset autot, rekat ja laivat tulevat liikenteeseen vasta noin kymmenen vuoden kuluttua, tiet ja väylät niille rakennetaan jo nyt. Uudet ajoneuvot kommunikoivat jo nyt yhä aktiivisemmin netissä muun muassa liikenneinfran kanssa. Tietoliikenteestä onkin tulossa yhä keskeisempi osa liikennettä ja liikenneinfrastruktuuria. Tavallaan ympyrä sulkeutuu. Tietoliikennehän lähti kehittymään nimenomaan junaliikenteen tarpeista, ja juuri siksi viestintä on edelleen samassa ministeriössä ja samassa valiokunnassa kuin liikenne. Tämä kehitys edellyttää kuitenkin liikenneinfrastruktuurin ja tietoliikennekapasiteetin ja digitaalisten palveluiden kehittämistä. Siksi toivon ja luotan, että uusissa väylähankkeissa ja väyliä kunnostettaessa muistetaan myös tietoliikenne, sillä tulevaisuuden liikenteelle valokuitu- ja 5G-verkko ovat vähintään yhtä tärkeitä kuin asfaltti ja kiskot.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja vielä vastauspuheenvuoro, edustaja Pakkanen.

16.34 **Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viikonloppuna Helsingin Sanomissa oli todellakin kirjoitus näistä Kaakkois- ja Itä-Suomen isoista investoinneista. On syytä muistaa, että kyseessä on Turku—Vaalimaa-moottoritien valmistuminen. Sitä moottoritietä nyt on tehty noin kolmisenkymmentä vuotta Suomessa, ja se on valmistumassa ensi vuoden aikana, kun Hamina—Vaalimaa, viimeinen pätkä, valmistuu moottoritievaiheeseen. Kysyisinkin, olisiko kenties nyt mahdollisuutta selvittää tämän Turku—Vaalimaa-moottoritien kokonaishintaa, paljonko se on tullut itse asiassa valtiolle nykysysteemillä maksamaan. Sitten voitaisiin miettiä tätä tulevaa Infra Oy:tä, tai mikä se sitten olisikin, olisiko siinä ollut halvempaa vaihtoehtoa tehdä tämä yksi moottoritie Turusta Vaalimaalle jollakin toisella rahoitusysteemillä. Nyt jo tiedetään, että työmaa on moneen kertaan keskeytynyt, aina se on vaatinut uuden päätöksen täällä talossa ja taas on tehty 10 tai 20 kilometriä. [Puhemies koputtaa] Tämä systeemi on varmaan mahdollisimman kallis tapa tehdä Suomessa uusia investointeja.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja nyt ministerille 3 minuuttia ja sitten vielä lopussa ministerillä on ainakin 5 minuuttia aikaa, tähän tapaan voi sen käytettävissä olevan ajan jakaa.

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

16.35 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Haluan yhtyä niiden edustajien puheenvuoroihin, jotka ovat todenneet täällä, että Kyberturvallisuuskeskus on aliresursoitu. Olen sitä mieltä ja olemme esittäneet, että sen vuosittaisen pohjaresurssin pitäisi olla 5 miljoonaa euroa vuodessa. Olemme saaneet siihen nyt kaksi, ja kiitän siitä tuesta, että tähän pitäisi saada lisää resursseja.

HCT-rekkojen osalta on tulossa pysyvää lainsäädäntöä keväällä, ja nyt käynnissä ollut kokeilu sitä myöten sitten päätetään. Nyt on arvioitu, ja uutta lainsäädäntöä on tulossa.

Tähän ilmasto- ja päästövähennyskysymykseen: Kyllä tehdään yhteistyötä muiden ministeriöiden kanssa, etenkin ympäristö- sekä maa- ja metsätalousministeriön ja TEMin kanssa, ja pyritään arvioimaan sitä, miten päästään uusiutuvien energioiden osalta monipuolisiin tuotantoratkaisuihin, saadaan kysyntä ja tarjonta nostettua ja pystytään kehittämään paremmin tätä koko talouden osaa yhteisesti. Samoin olemme tässä parlamentaarisen työryhmän osalta lähteneet siihen, että sähkölaatusinfra saa nyt tietyn tuen. Varmasti se on edelleen pieni, mutta sillä saadaan nyt kuitenkin infrainvestointeja liikkeelle.

Edustaja Kari, otin jo viimeisestä keskustelusta täällä salissa kopin, ja tapaamme ministeri Risikon kanssa tällä viikolla, ja yhtenä aiheena on todellakin se, miten voimme tehdä enemmän yhteistyötä liikennevalvonnan ja liikennepolitiikan välillä.

Itä-Suomen osalta on todellakin niin, että kun kartasta katsoo, niin pääradan varteen ovat keskittyneet monet meidän kasvualueemme ja myöskin ihmiset ja talous ja muu, mutta näemme myöskin, että olisi valtavia tarpeita sekä Savon että Karjalan radan nopeuttamisessa ja sitä kautta työssäkäyntialueiden kasvattamisessa aivan yhtä lailla kuin pääradan yhteydessä myös. Tätä tällä hetkellä arvioimme ja katsomme, miten näitä voitaisiin tehdä ja miten nämä investoinnit voidaan pitkäaikaisesti rahoittaa ja jaksottaa.

Saimaan kanavan osalta: Kyllä, arvioidaan ja selvitetään sitä, miten me voimme kiinnitöitä nopeuttaa pitää mahdollisimman lyhyenä. Huoltotien sulkemisessa ja bussiliikenteen torjumisessa tällä yhteysvälillä on tunnistettu aitoja haasteita, ja olemme nämä viestit välittäneet myöskin Venäjän liikenneministeriöön. Toivon, että saan puhelinajan Venäjän liikenneministerin kanssa joko huomenna tai torstaina.

Nopeusrajoitusten osalta: Tienpitäjä päättää nopeuksista, ja ehkä kaikista paras tapa, edustaja Mölsä, siihen on se, että me pystymme pitämään tiet mahdollisimman hyvässä kunnossa, jolloin tienpitäjä uskaltaa rajoitusta nostaa. Me emme säätele sitä nopeutta, vaan se on tienpitäjän omaa kokonaisuutta.

Ja loppuihin vastaan sitten seuraavalla. — Kiitoksia.

16.38 Joona Räsänen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jatkan näistä uusista liikennehankkeista, ja niin kuin tiedetään, ne monilta osin ovat juuri niitä meidän taloutemme moottoreita. Kun liikennehanke päätetään käynnistää, se yleensä aiheuttaa sitten muitakin investointeja vähän laajemmalla alueella. Senpä takia olisi varsin hyvä, että Suomessa nyt entistä enemmän tehtäisiin näitä liikennehankkeita yhteistyössä, esimerkiksi näillä sopimusperusteilla — kun meillä on suurempien kaupunkikeskusten kanssa ovat käytössä nämä MAL-sopimukset, joilla pystytään sitomaan yhteen näitä maankäytöllisiä tavoitteita, asuntorakentamista ja myös näitä liikennehankkeita — ja että tätä käytäntöä laajennettaisiin ja mahdollistettaisiin siinä myös hieman laajemmat hankkeet. Tällä käytännöllä ehkä voitaisiin myös hakea vähän erityyppistä rahoitusta kuin mitä meillä aikaisemmin on ollut käytössä, jotta me pystyisimme käynnistämään myös näitä uusia hankkeita tulevaisuudessa, koska pitkälti, jos ajattelee talouskasvua ja millä sitä voidaan vauhdittaa, niin

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

nämä ovat nimenomaan niitä keskeisimpiä keinoja ja sitä kautta saadaan lisää asuntorakentamista ja laajennetaan työssäkäyntialueita ja päästään vähän parempaan suuntaan.

16.39 Juha Pylväs kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitokset ministerille reippaista otteista liikennesektorilla. Kysymykseni koskee lähinnä näitä yksityisteitä. Suomessa on arvioitu olevan yksityisteiden korjausvelkaa 500 miljoonaa euroa. Ensi vuoden talousarvioesityksessä yksityistieavustuksiin on varattu 13 miljoonaa euroa, joista 10 miljoonaa euroa on korjausvelkaohjelman mukaista lisärahoitusta, ja kun tämä rahoitus päättyy, niin tähän tarkoitukseen varattu määräraha laskee 3 miljoonaan euroon. Onko ministerin arvion mukaan realistista, että yksityisteiden rahoitus saadaan yksityistielain uudistuksen myötä kestäväälle pohjalle? Yksityisteiden kunnolla on kuitenkin varsin suuri merkitys muun muassa maaseutuelinkeinojen, biotalouden ja maaseudun toimintojen kannalta. Toimiva tieverkko on myös puuntuotannon ja puunhankinnan perusedellytys.

16.40 Antero Vartia vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Omalta osaltani myös kiitokset ministerille. Liikenne- ja viestintäministeriö edustaa varmaan rohkeinta ja ennakkoluulottominta ajattelua, mitä ministeriöistä löytyy, ja saman asenteen toivoisi tarttuvan muihinkin.

Käynnissä on parlamentaarinen yritystukityöryhmä, ja yksi kohde, joka saa paljon tukia Suomessa, on meriliikenne. Meriliikenteelle maksetaan miehistötukea. Se on vapautettu alvista ja valmisteveroista. Siellä maksetaan merimiesten eläkekassalle. Siellä on investointitukia ja ympäristöinvestointitukia, merityötulovähennys, polttoaineverotuki, henkilökunnan muonituksen verottomuus, väylämaksujen puolitus, telakkatuki sekä tonnistovero. Merenkulku on täynnä tukia, ja sitä perustellaan hyvin pitkälti huoltovarmuudella. Kysymys oikeastaan kuuluu, onko tämä tehokkain tapa varmistua huoltovarmuudesta. Lisäksi korostaisin sitä, että tällä hetkellä, näistä tuista huolimatta, esimerkiksi liputukseen ei liity minkäänäköisiä velvoitteita vaan laivat voidaan liputtaa muihin maihin, jos näin parhaaksi nähdään. Silloin, kun eurot ovat vähissä, on syytä miettiä, miten ne mahdollisimman tehokkaasti käytetään, ja tässä saattaisi olla yksi mahdollisuus.

16.41 Johanna Ojala-Niemelä sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tuosta meriliikenteestä on hyvä siirtyä satamiin. Oulun ja Kokkolan satamat ovat saaneet rahansa tällä vaalikaudella, ja se on hyvä asia. Vielä on akuutti pula tuolla Perämeren kaarella. On tämä Ajos ja Kemin satama. Se on meidän suurin vientisatamamme. 7 prosenttia Suomen viennistä kulkee tuota kautta. Sitä täytyisi syventää 10:stä 12 metriin. Siellä kuljetetaan kaivosten mineraaleja, se toimii kuljetusväylänä. Sitten meillä on toiveissa, että saataisiin tämä Kemin biodieselilaitos, jolloin se toimisi raaka-aineiden kuljetusväylänä. Sitten puolestaan jos nämä tavaravirrat suuntautuvat tuonne Ouluun, niin tämän kasvavan rekkaliikenteen johdosta valtatie 4 Kemi—Oulu-väli kyllä ruuhkautuu entisestään. Se lisäkuormittaisi sekä kansantaloutta että ympäristöä ja heikentäisi tieverkon turvallisuutta. Lappi tarvitsee oman sataman, ja kaikki faktat puoltavat tämän kehittämistä.

16.42 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten täällä on todettu, liikenneinvestoinnit ovat tärkeitä sekä alueellisen kehittämisen ja yritystoiminnan että asumisen kannalta. Ne ovat aina olleet tärkeitä, mutta tänä päivänä ne ovat tärkeämpiä

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

kuin koskaan. Se on ilman muuta selvä asia, ja sen takia on tärkeätä, että me yhdessä täällä löydämme ratkaisuja, joilla voidaan panostaa liikenneinfraan.

Minusta ovat tärkeitä kasvukäytävät, jotka huomioivat kasvukeskukset, seutukaupungit ja niin edelleen. Täällä Etelä-Suomessa Turku—Tampere—Helsinki-kolmio on yksi maan veturi. Itse olen usein puhunut Turku—Tampere-välistä, joka on osa tätä kasvukolmiota. Sen molemmissa päissä on moottoritie, mutta keskeltä puuttuu kunnon liikenneyhteys: ei ole riista-aitoja, ja tie on kapea. Nyt tehdään tärkeitä korjausinvestointeja, mutta se yhdessä Toijala-radan kanssa mahdollistaisi, että tämä Etelä-Suomen kolmio olisi sitten kokonaan liikennöitävissä. Nyt ely-keskus on esittänytkin [Puhemies koputtaa] tiesuunnittelua. Jälleen kerran kannustan ministeriä tässä liikkeelle.

16.44 Mats Löfström r (vastauspuheenvuoro): Värderade herr talman! Ledamot Vartia tog upp sjöfartspolitiken. Finlands sjöfartspolitik följer EU:s stated guidelines och är snarlik den politiken som Danmark, Norge och Sverige har med tonnageskatt och nettolönesystem. De här systemen är en hel förutsättning för att vi ska kunna konkurrera under finländsk flagg. Utan de här systemen skulle vi inte ha någon sjöfart överhuvudtaget under finländsk flagg. För tillfället har vi ungefär 6 200 finländska sjömän anställda ombord, men utan de här stödsystemen skulle utflaggningar genast ske både till Estland och till Sverige. Då skulle inga pengar komma in i de här stödsystemen, för de fungerar så att rederierna enbart får tillbaka de sociala avgifterna man har betalat in för sina sjömän. Betalas ingenting in kommer ingenting tillbaka i stöd, och då har vi heller inte sjöfart under finsk flagg, vilket skulle vara dåligt för vår försörjningsberedskap [Puhemies koputtaa] och Finland som ett exportbetonat land där 90 procent går med sjötransporter.

16.46 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä tänään on puhuttu paljon teiden kunnosta. Ne ovat mitä ovat, mutta meillä on vieläkin kumminkin niin hyvässä kunnossa osa tiestöstä, että siellä on nopeusrajoitus 100 tai jopa 120. Nyt on tullut paljon palautetta ja itsekin olen huomionut, että raskaan liikenteen ohituksista näillä tieosuuksilla tulee paljon vaaratilanteita. Tiedetään, että siellä on raskaalla liikenteellä aikatauluongelmia, on kireät aikataulut ja ohi pitäisi päästä toisesta raskaan liikenteen ajoneuvosta, mutta sehän ei tapahdu — et sinä pysty kiihdyttämään oikein nopeasti. Tulee paljon vaaratilanteita. Siellä on äkkijarrutuksia, kun henkilöautot tulevat kovaa takaa moottoriteillä ja vilkkailla tieosuuksilla.

Onko ajateltu tieliikenteen turvallisuuden parantamista mitenkään? Saksassa on vissiin ollut raskaan liikenteen ohituskieltoalueita vilkkailla pätkillä, mäessä ja tälleen, että ei tule vaaratilanteita. Onko täällä meillä ajateltu tällaisia, mietitty turvallisuuden kannalta?

16.47 Ville Skinnari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille etenkin Suomen kansainvälisen aseman korostamisesta ja siitä, että Suomi on näyttäytynyt aika valkoisena alueena niin kutsutussa TEN-T-rahoituksessa jo pidemmän aikaa.

Jos ajattelemme Välimeren käytävää, Baltian käytävää, Euraasian yhteyksiä, Koillisväylää, koilliskaapelia, niin ongelma on yhteinen, haaste on yhteinen. Jos me ajattelemme nyt kaiken kaikkiaan Suomen roolia jatkossa, voi sanoa, että Suomihan on keskellä näitä kaikkia yhteyksiä. Olemme saaneet uusia avauksia nyt Venäjän kautta Kiinaan. Eduskunnan Keski-Aasia-ryhmä on tammikuussa Astanassa keskustelemassa uusista avauksista. Mutta olisin kysynyt teiltä, miten pohjoismainen yhteistyö toimii, kun saamme kuitenkin

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

kuulla, että esimerkiksi Ruotsi ei tukisikaan meitä TEN-T-rahoituksen osalta Brysselissä. Kuitenkin ruotsalaisten jos keiden kanssa olemme eniten tekemisissä. Eli mistä tämä yhteisen pohjoismaisen näkemyksen puute johtuu?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Huomaan, että edustaja Torniainen haluaa juuri tähän vastauspuheenvuoron. — Se on teillä.

16.48 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Oikeastaan juuri edustaja Skinnarin kysymykseen jatkokysymys: Meillä Suomessa puhutaan näistä TEN-T-verkon rahoituksista ja hankkeista hyvin paljon, mutta käytännössä meillä EU:sta saatavat rahat nimenomaan hankkeiden toteutukseen ovat aivan olemattomia. Pääasiassa ne tulevat suunnitteluun. Arvoisa ministeri, miten te oikeastaan näette, miten me pystymme saamaan EU:sta nimenomaan isoihin hankkeisiin rahoitusta? Tällä hetkellä se on hyvin olematonta. Näitä tiehankkeita ja isoja väylähankkeita, ratahankkeita olisi varmasti Suomessa tarpeen saada monia liikkeelle pohjois—eteläsuunnassa, itä—länsisuunnassa ja myöskin Venäjän suuntaan. Ja tässä olisi tietysti yksi hanke, [Puhemies koputtaa] minkä myöskin edustaja Kopra otti esille: käytännössä Nuijamaan raja-asemalta Viipuriin menevä tieyhteys, joka tulisi saada rakennettua.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Pysytäänpä vielä tässä.

16.49 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Oli hyvä, että meriliikenne tuli tässä keskustelussa esiin. Olisinkin siitä kysynyt ministeriltä. Me tiedämme, että satamahankkeita halutaan edistää ympäri Suomea. Meillä tuolla Satakunnassa teollisuus on, niin kuin kerroin jo aiemmin, toiseksi suurin maakuntaviennin osalta. Meillä on siellä syväsatama, joka on jäävapain satama suomalaisista satamista. Satakuntalainen teollisuus maksaa 1,7 kertaa väylämaksuina kaikkien muiden satamien osalta. Milloin Liikennevirastossa tai ministeriössä ruvetaan pohtimaan sitä, että eri vientiteollisuuden osalta teollisuuden väylämaksut ovat yhtä suuria, niin että vientiteollisuussektorit ovat tasavertaisessa asemassa? Ei voi olla oikein, että satakuntalainen elinkeino ja erityisesti vientiteollisuus joutuu kustantamaan omilla väylämaksuillaan enemmän kuin toiset keskimäärin. [Puhemies koputtaa] Kysyn ministeriltä: koska tämä oikaisu tapahtuu?

16.50 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitoksia ministeri Bernerille arvokkaasta työstä suomalaisen tieverkon hyväksi. Todellakin korjausvelkaa on pystytty hoitamaan hyvin pois. Samalla linjalla kannattaa jatkaa.

Te mainitsitte äsken puheenvuorossanne Karjalan radan, ja nyt on aika paljon mielipidettä siitä, että se loppuisi jonnekin Imatran korkeudelle. Meillä on Pohjois-Karjalan maakuntaliitto tehnyt kovasti töitä sen eteen, että saataisiin siitä Imatra—Kitee—väliltä kahdeksan tasoylikäytävää pois ja sitten Kitee—Joensuu—väliltä kolme tasoylikäytävää, jolloin se olisi nopean liikenteen parissa koko rata. Ehkä pari ratamutkaa joudutaan oikomaan, mutta kuitenkin päästäisiin koko Karjalan radalla nopeaan liikenteeseen Joensuu—Helsinki—välillä. Toivon tässä yhteydessä hartaasti, arvoisa ministeri, että Pohjois-Karjalan maakuntaliiton toive tässä asiassa otetaan vakavasti.

Toinen asia on tämä biotalouden edistäminen. Tässä maassa se on lähtenyt erittäin hyvin liikkeelle. Toivon todellakin, että alemman tieverkon hoitoon saadaan edelleen vahvo-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

ja panostuksia. Teidän kanssanne on monessa yhteydessä ollut esillä tämä asia. Toivon, että ne hankkeet etenevät, koska joka ainoa motti, mikä metsästä lähtee, lähtee aina kumipyörällä liikenteeseen.

16.51 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Myös minä kysyisin Saimaan kanavan tilanteesta. Siellä nimittäin — en ole nyt viikkoon tarkistanut tilannetta — vielä viikko sitten oli tilanne, jossa Liikennevirasto ei ollut vielä myöntänyt ensi vuoden huoltoihin liittyvää rahoitusta. Se on kyllä ongelma, koska siellä töitä olisi, mutta ei pystytty vielä avaamaan edes kilpailuttamista. Kysyisin, onko ministeri tästä tietoinen. Samoin myös noihin sulkuihin liittyvä korjausvelkaran käyttäminen: kysymys kuuluu, olisiko tässä mahdollisuus pilkkoa sitä isoa projektia siten, että pystyttäisiin paremmin kilpailuttamaan paikallisten yritysten kesken tätä työtä.

Myös minä kiitän siitä 2 miljoonasta eurosta ostopalveluihin junaliikenteen osalta, jonka uutisen tänään saimme. Myös sen kiitoksen lausun, että olette saattaneet loppuun niitä hankkeita, joita viime kaudella aloitimme, vaikka huomaamme, että sitä korjausvelkaa syntyy [Puhemies koputtaa] tällä hetkellä paljon. Muun muassa vt 6 on tällainen.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat! Sikäli kun kirjanpitoimme pitää paikkansa, tässä debatissa ovat kaikki vastauspuheenvuoroa pyytäneet sen saaneet lukuun ottamatta edustaja Heikkistä, jolle olen varannut seuraavan vastauspuheenvuoron, ja edustaja Hakasta, joka nyt äsken tuli saliin oltuaan pois täältä pitemmän aikaa. Nämä puheenvuorot varaan, ja sitten jaoston puheenjohtajalle, edustaja Eestilälle vielä vastauspuheenvuoro. Sen jälkeen ministerille jää se 5 minuuttia. — Nyt vastauspuheenvuoro, edustaja Heikkinen.

16.53 Hannakaisa Heikkinen kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Minäkin haluan yhtyä kiitoksiin tämäänpäiväisestä uutisesta, että Kajaani ja Ylä-Savo ovat tulevaisuudessa maaliskuusta lähtien taas paremmin yrityselämän ja ihmisten saavutettavissa. Suuri kiitos tästä ostoliikennesopimuksesta VR:n kanssa.

Mutta varsinainen kysymykseni koskee laajakaistarakentamista, joka on täällä vähemmässä keskustelussa ollut. Oikeastaan huoleni, jonka haluan ministerille välittää, on se, että kansalaiset eivät oikein ymmärrä, että kun me olemme nyt Matti Vanhasen toisen hallituksen päätöksen jälkeen rakentaneet laajakaistaa tahtotilana saada laajakaista kaikkialle näihin päiviin mennessä, niin tälläkin hetkellä teiden vierä avataan, sinne laitetaan sähkölinjoja, mutta kuitenkin sanotaan, että ei ole järkevää tuohon samaan aukkoon laajakaistaa laittaa. [Puhemies koputtaa] Kuinka se on mahdollista?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja myönnän vielä ennen jaoston puheenjohtajaa vastauspuheenvuoron valiokunnan puheenjohtajalle, edustaja Jaloselle.

16.54 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on pyydetty rahaa omiin maakuntiin. Yhdyn tähän kuoroon. Edustaja Myllykoski on nostanut näitä hankkeita esiin, ja toivon, että ministerillä on joskus aikaa tutustua näihin hankkeisiin. Täällä on lähes puolet Satakunnan kansanedustajista keskustelussa mukana.

Mutta näistä uusiutuvista energioista, sähköstä ynnä muusta: Biokaasu on semmoinen, mikä on hyvin monen ministeriön välinen asia, se on sekä TEMin asia että maa- ja metsä-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

talousministeriön ja ympäristöministeriön asia. Onko nyt yhteisymmärrystä kaasun monimuotoisuudesta, hyödystä, kokonaishyödystä esimerkiksi omavaraisuuden suhteen, niin energian kuin lannoitteen suhteen, [Puhemies koputtaa] onko ministeriöiden välinen yhteistyö riittävällä tasolla?

16.55 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tätä keskustelua on ollut kiva kuunnella sen takia, että — jos tulkintani on oikea — enemmistö selvästi näkee tärkeäksi tämän yleisen rahoitustason noston. Nykyisillä määrärahoilla on vaikea kehittää ja pitää edes entistä omaisuutta kunnossa.

Toinen, mikä täällä on tullut esille, on tämä pitkäjänteinen suunnittelu, minkä ministeri täällä nosti esille, 12 vuotta. On tärkeätä, että elinkeinoelämä tietää, mitä kannattaa investoida ja minnekä ja mitä valtio aikoo tehdä sitten infralle, joka yritysten kannalta on yksi tärkeimpiä kilpailukykytekijöitä.

Mutta, arvoisa ministeri, kysyisin tämmöisen ehkä vähäpätöisen kysymyksen, joka ei kylläkään ole sille firmalle, joka tämän kohteeksi on joutunut, vähäpätöinen kysymys. Oli kyse siitä, että samalta firmalta meni kahden päivän sisällä kaksi rekkaa ojaan metsäautotiellä, koska ei kukaan kerinnyt aurata lunta sieltä pois. [Puhemies koputtaa] Onko meillä olemassa minkäänlaista järjestelmää, että elinkeinoelämä kommunikoisi tienpitäjän kanssa niin, että tiedetään, minnekä tukkirekat ovat menossa, [Puhemies koputtaa] jotta saadaan lumi pois ennen kuin tukki lähtee liikenteeseen?

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Ja ministeri — jos tiivistyisi 4 minuuttiin.

16.56 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Jäin viimeksi siihen kohtaan, miten me arvioimme digitaalista valmiutta eri väestöryhmissä. Tätä olemme katsoneet liikenne- ja viestintäministeriön esteettömyysohjelmassa tarkasti läpi. Samalla haluan kiinnittää huomiota siihen, että kun me luomme uusia digitaalisia palveluita, jotka aidosti tukevat meidän tehokkuutta ja palveluiden saantia, niin se ei tarkoita sitä, että me poissuljemme olemassa olevia palvelujärjestelmiä, vaan kysymys on kuitenkin siitä, että me pääsemme tuottamaan enemmän palveluita etenkin vaikeasti saavutettaville alueille, mutta se tarkoittaa myöskin sitä, että nykyisetkin palvelut useimmiten kuitenkin ovat meillä rinnalla käytössä.

Edustaja Myllykoski, kysyitte sitä, miten raideinvestointeja on mietitty ja voidaanko ajatella PPP-malleja. Nämä ovat niitä kysymyksiä, joita parlamentaarisessa työryhmässä nyt on pohdittavana: millaiset ovat ne erilaiset rahoituskeinot ja -mallit, joita voidaan ajatella. LNG:n ja raskaan liikenteen osalta on tärkeää, että me pääsemme kehittämään sitä ja se on aito vaihtoehto, ja toivon, että siinä päästään nimenomaan tämän kaasun monimuotoisuuden hyödyntämiseen ja tässä tehdään ministeriöiden välillä yhteistyötä.

Ministeriössä valmistellaan parhaillaan digitaalisen infran periaatepäätöstä ja strategiaa. Siinä pyritään katsomaan sitä, miten yhteisrakentamiseen voidaan enemmän velvoittaa, mitä edustaja Heikkinen nosti esille, mutta myöskin pyritään katsomaan, miten me turvaamme sen, että digitaaliset palvelut aidosti toteutuvat.

Lisäksi tässä oli esillä edustaja Pakkasen toimesta se, arvioidaanko hankkeita jälkikäteen. Tätä ei ole tehty, mutta nyt ollaan tekemässä ja pyritään arvioimaan, miten meidän in-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

vestoinnit ovat toteutuneet ja miten niihin de facto rahaa on oikeasti mennyt vuosien aikana. Toivottavasti tämäkin tuottaa meille lisätietoa ja oppia tulevia päätöksiä varten.

Yksityisteiden osalta me tarvitsemme korjausvelkaan lisää rahoitusta, jotta me pääsemme yksityisteiden osalta kestäväälle pohjalle. Tämä on yksi osa tätä kokonaisuutta, jota nyt parlamentaarisesti mietitään.

Edustaja Vartia, nostitte esille meriliikenteen ja siihen liittyvät tukijärjestelmät. Siinä on iso kokonaisuus, ja ne omat keskusteluni, mitä itse olen saanut käydä varustamoiden kanssa, ovat olleet hyvin avoimia. Tässä haetaan ja ollaan valmiita hakemaan erilaisia ratkaisuja esimerkiksi nettopalkkausjärjestelmän kautta, mikä voidaan sitten taas toisaalta tehdä niin, että yritystukia ei samalla tavalla tarvittaisi. Meriliikenne on meille tärkeä. Meillä suurin osa meidän tuonnista ja viennistä kulkee meriteitse, ja me olemme siitä hyvin riippuvaisia kilpailukyvyn osalta, mutta on myöskin selvää, että aika kehittyy, ja tästä myöskin ollaan yhtä mieltä Ruotsin kanssa, että tarvitaan uusia malleja ja uusia järjestelmiä.

Satamat ovat meille samasta syystä erittäin tärkeitä, ja olen tyytyväinen siitä, että meillä nyt päästään syventämään kolmea satamaa, Oulua, Kokkolaa ja Vuosaarta, mutta olen yhtä tietoinen siitä, että tätä ohjelmaa on jatkettava. Meillä on edelleen keskeisiä satamia, kuten täällä esillä ollut Porin satama Satakunnassa tai Tornion, Kemin satamat, jotka vaativat myös toimenpiteitä.

Raskaan liikenteen ohituskielto on asia, jonka otan mukaani ja selvitän, miten sen osalta on.

Edustaja Skinnari, nostitte TEN-T-verkon esille. On totta, että tässä meillä yhteistyö Pohjoismaissa ei ole ollut niin hyvää kuin olisin itse toivonut sen olevan. Ehkä se johtuu siitä, että Suomessa meidän keskeiset resurssimme ja tarpeemme ovat Helsingistä pohjoiseen, kun Ruotsissa tuntuvat kaikki olevan Tukholmasta etelään. Ehkä meidän tarpeemme ja näkökulmamme ovat olleet erilaisia, mutta se ei tarkoita, että me voisimme nyt luovuttaa tämän osalta, vaan tehdään töitä, että TEN-T-verkko ulottuisi Suomessa koko maan kattavasti ja siten myöskin Euroopan näkökulmasta kattaisi koko meidän maamme.

Sulkujen korjausvelkaa viedään eteenpäin, ja katson, millä tavalla se voidaan toteuttaa niin, että Saimaan kanava olisi mahdollisimman pitkäjänteisesti auki.

Ja viimeisenä vielä: toivottavasti [Puhemies koputtaa] digitalisaatiolla saadaan juuri sitä hyötyä aikaiseksi, että tieto lumiaurauksesta kulkisi tienpitäjän [Puhemies koputtaa] ja ajoneuvojen välillä jatkossa reaaliaikaisesti. — Kiitos.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Den allmänna debatten och behandlingen av ärendet avbryts.

Riksdagen avbröt den allmänna debatten klockan 17.01.

Riksdagen fortsatte den allmänna debatten klockan 3.20.

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

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

3.21 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa herra puhemies! On heti aluksi kiitettävä kyllä ministeri Berneriä kunnianhimoisesta uudistamistyöstä liikenteen parissa koko tämän vaalikauden ajan ja myöskin hankkeiden parissa, jotka ovat vielä työn alla. Ne ovat myöskin laajasti tukeneet sitä kaupunki—maaseutu-keskustelua sillä tavalla, että hankkeet ovat merkittävästi kautta elinkeinojen ja yrittäjyyden ja asumistehokkuuden kannalta huomioineet nämä kaupunki- ja maaseutualueitten rajapinnat.

Näin pirkanmaalaisena kansanedustajana täytyy tietysti myöntää se asia, että hieman paheksuon katsoin viime viikonloppuna lehteä, kun arvioitiin eri maakuntien liikennehankkeiden euromääriä ja Pirkanmaan maakunta on siinä hieman jäljessä, mutta tässä on vielä vaalikautta jäljellä ja näitä hankkeita. Täytyy toivoa, että me saamme myöskin sinne Pirkanmaalle nykyistä enemmän. Tietystihän tämä ostosopimuspäätös, joka tänään tuli julkisuuteen, nyt aika laajalti vaikuttaa myöskin maaseudun pendelöintiliikenteeseen kaupunkiin, työhön, elinkeinoihin, yleensäkin ihmisten liikkuvuuteen ja myöskin kulttuuritarjonnan saavutettavuuteen. Ja siitä kyllä ilolla ne pirkanmaalaisetkin junaraidekilometrit otetaan vastaan, jotka myöskin Pori—Tampere-välillä nyt sitten pystytään liikennettä lisäämään. Se on oikeaa tarvetta, oikeaa harkintaa, saadaan oikeasti ihmisiä liikkumaan nopealla junayhteydellä, aina tänne pääkaupunkiin saakka.

3.22 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Me tarvitsemme vauhtia liikenteen murrokseen, ja hallitusta voi kyllä kiittää niistä joistakin hyvistä ehdotuksista, joita se on tehnyt liikenteen ohjaamiseksi kestäväälle uralle. Kuitenkin vihreiden mielestä tarvitaan vielä suurempaa kunnianhimoa, ja ehdotukset eivät ole vielä riittäviä, jotta liikenteelle asetetut päästövähennystavoitteet täytyisivät. Joukkoliikennettä tuetaan edelleen liian vähän ja yksityisautoilua liikaa. Toisaalta nestemäisiä biopolttoaineita korostetaan liikaa ja sähköautoja taas liian vähän. Sen takia me haluamme kannustaa hallitusta yhä enemmän ottamaan vielä kunnianhimoisempia loikkia kohti kestäväää liikkumisen aikaa. Biopolttoaineet tulisi säästää ensisijaisesti raskaaseen liikenteeseen sekä lento- ja laivaliikenteeseen, joissa vaihtoehtoja ei ole, ja henkilöliikenteen sähköistymistä vauhdittaa paljon suunniteltua nopeammin. Meidän tulisi vapauttaa sähköautot viiden vuoden määräajaksi auto- ja ajoneuvoverosta, jotta autokanta uusiutuisi nopeammin, ja samanaikaisesti laajentaa latausverkkoa, jotta ihmiset rohkaistuvat hankkimaan sähköautoja.

Haluamme myös siirtää liikennettä teiltä raiteille, ja se edellyttää parannuksia rataverkoon ja panostuksia junaliikenteeseen. Raideliikenteen edistäminen on liikennesektorin keskeisimpiä toimenpiteitä, jolla voidaan hillitä ilmastonmuutosta. Kaupunkien välille tulee rakentaa nopeita ja häiriöttömiä yhteyksiä ja suurilla kaupunkiseuduilla satsata lähiraideliikenteen kehittämiseen. Lisäraiteiden rakentaminen Helsinki—Tampere-välille on yksi kaikkein kiireellisimpiä asioita, sillä päärata Tampereen ja Helsingin välillä on erittäin keskeinen osa Suomen rataverkkoa ja se rataosa yhdistää pohjoisen, keskisen ja läntisen Suomen pääkaupunkiseutuun.

Hallitus osoittaa lisärahaa suurille kaupunkiseuduille kestävien liikkumismuotojen kehittämiseen, mikä on erittäin tervetullutta, mutta vastaaventyypeistä kehittämisrahaa tarvitsevat myös keskisuuret kaupungit, joiden väestömäärä ja yhdyskuntarakenne eivät mahdollista raskaita joukkoliikenneratkaisuja mutta joissa on mahdollista kehittää liikennettä hyödyntämällä digitalisaatiota, kehittämällä palveluita ja edistämällä kevyttä liikennettä.

Joukkoliikenteen palvelujen ostosta: Uutiset tänään niistä junaliikenteen ostoista ovat erittäin tervetulleita, ja kiitos niistä, mutta olisi hyvä, jos näihin saataisiin pitkäjänteisyyt-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

tä. Nythän nämä ostoliikenteet tehdään aina vuodeksi kerrallaan ja näillä rataväleillä, vaikka tuolla Pohjois-Karjalassa Joensuu—Nurmes-välillä, jännitetään joka vuosi, vieläkö ostoliikenteet jatkuvat, ja tehdään töitä sen eteen, että näin tapahtuisi. Hienoa, että nyt sinne rataosuudelle ostoja taas tehtiin, mutta valitettavasti nekin ovat sitten taas voimassa vain ensi vuoden loppuun eikä ole tietoa, mitä sitten tapahtuu. Sen takia olisi äärimmäisen tärkeätä, että näihin saataisiin pitkäjänteisyyttä.

3.27 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Paljon hyvää ja hyviä hankkeita on tällä kaudella saatu eteenpäin, kiitos siitä hallitukselle ja ministeri Bernerille. Valitettavasti tilanne kuitenkin on se, että niin korjausvelkaa kuin investointivelkaa oli ehtinyt syntyä jo siinä määrin, että vaikea sitä yhdessä kaudessa on saada hoidettua. Korjausvelkaa on paikkailtu jo useassa budjetissa, suuria investointejakin on saatu liikkeelle, ja hyvä niin.

Mutta meillä on vielä lukematon määrä pienempiä, tärkeitä investointeja, joissa ei ole päästy eteenpäin. Yksi esimerkki tällaisesta pienestä mutta tärkeästä investoinnista on Ykköstien elikkä Turun moottoritien riista-aita, joka vielä puuttuu osittain Kirkkonummen ja Vihdin kohdalta. Aita on siis jäänyt rakentamatta silloin, kun moottoritie tehtiin. Se on myös näiltä osin jäänyt rakentamatta, kun tietä on kunnostettu ja sen turvallisuutta on paranneltu esimerkiksi riista-aitoja rakentamalla. Nyt tilanne on se, että tien kohta Palojärveltä Turkuun päin on Suomen toiseksi vaarallisin peura- ja hirvikolareilla mitattuna.

Kiitos ministerille siitä, että nyt tuohonkin asiaan on tartuttu, mutta maailma on nyt vuosikymmenten aikana muuttunut niin, ettei aitaa olekaan enää mahdollista tehdä noin vain. Rakentamista ei siis ratkaise edes rahoitus vaan se, että eläimille pitää taata luonnollinen liikkumismahdollisuus alueelta toiselle elikkä siirtyminen laitumelta toiselle. Nyt tuosta mahdollisuudesta luonnolliseen liikkumiseen on teetetty selvitys, jonka perusteella riista-aitaa ei ole enää mahdollista rakentaa ilman, että kyseiselle välille rakennettaisiin myös erityisiä riistasilloja sorkkaeläimille turvalliseen tien ylitykseen. Nuo riistasillat nostavatkin nyt kaavaillun riista-aidan kustannukset miljoonaluokkaan, niin ettei aitaa ole vielä saatu mahdutettua ely-keskuksen investointilistoille. Eli tuolle alueelle vaaditaan nyt riista-aidan lisäksi suurehkoa investointia hirvien vapaan kulkemisen mahdollistamiseksi. Joten kysyä sopiikin, onko oikein, [Puhemies koputtaa] että Suomen toiseksi vaarallisimmalla hirvikolarialueella suojellaan nyt hirvien ja peurojen lajinomaista käyttäytymistä enemmän kuin tietä käyttäviä autoilijoita. Minun mielestäni ei ole.

3.30 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa herra puhemies! Pitää kiittää liikenneministeri Anne Berneriä hyvin proaktiivisesta otteesta ja aktiivisesta otteesta kaiken kaikkiaan siinä pohdinnassa, millä tavalla meidän liikkuminen ja meidän verorahoitukset ratkaistaan ja millä investointirahoitukset tullaan tulevaisuudessa ratkaisemaan, esimerkiksi autoveron liikkeet ja muut, mitä vuoden aikana on tehty, ja toivottavasti me pääsemme myös näihin uusiin rahoitusmalleihin, missä elinkeinoelämä ja valtio yhdessä sitten jossain tulevaisuudessa tulevat tekemään samanlaisella pohjarahoituksella isojakin hankkeita.

Mutta teiden korjausvelka, kuten tässä edellä on mainittu, on melkomoinen, 2,7 miljardia euroa, ja siihen tarvitaan vuosittain, jos sitä kiinni saataisiin, melkein 300 miljoonaa joka vuosi korjausrahoitusta. Hallitus onkin hyvin ottanut kiinni siitä, että meillä on noin 900 miljoonaa ollut käytettävissä lisäksi tämän meidän normirahoituksen päälle, ja sen on nähnytkin siinä, että näillä seututeillä ja muualla asfalttikoneet ovat olleet hyvinkin kesäaikana käytössä. Toivon, että tämä korjausvelkarahoitus myös jatkuu vuoden 2019 jälkeen

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

ja katsottaisiin näitä hankkeita pidemmälle kuin yhdelle vaalikaudelle. Tähän oli ottanut myös kantaa valtiovarainvaliokunta omassa mietinnössään, että pitäisi olla vähintään 10—12 vuoden kaudet, kun näitä korjausvelkarakhoja ja muitakin investointeja ollaan laskemassa.

Tärkeitä hankkeita meillä on, kuten tässä edustaja Mikkonenkin otti esille, se, millä tavalla Helsingistä lähdetään liikkeelle ja mitenkä maakuntia saavutetaan, ja yksi suunta on juurikin Tampereen suunta. Tampereen ja Pirkanmaan toiveena meillä on monia asioita, jotka alkavat kolmosella. Me haluamme, että Kolmostie olisi kunnossa ja saisimme tämän kolmosraiteen kuntoon, ja sitten jo edellisessä asiakohdassa puhuttiin Tampere 3:sta eli meidän yliopistoyhteistyöstä. Eli meillä on semmoinen hyvä kiihdytysvaihe tuolla Pirkanmaalla päällä, ja toivotaan rahoitusta varsinkin tähän kolmosraiteeseen, että meille tunnin junayhteys tulisi ja saavuttaisimme siten Helsingistä Tampereen ja myös päinvastoin ja pendelöinti siinä, koulumatka ja muu, kävisi hyvinkin nopeasti.

Ysitien tarve on myös ilmeinen, meiltä kun lähdetään myös Jyväskylän suuntaan, toiseen vahvaan kasvukeskukseen. Kun otetaan huomioon nämä investoinnit metsäteollisuudessa Äänekoskella ja muualla, rekkaliikenne ja muu on lisääntynyt ja tämä tie on hyvin tukkoinen ja vaarallinenkin tällä hetkellä. Siinä on tullut kesäisinkin useita onnettomuuksia.

Tähän digitalisaatioon: Pidän ministerin otteesta siinä, millä tavalla digitalisaatio ja liikenne on yhdistetty, mutta myös siinä, että olemme panostaneet maaseudun valokuituverkoihin ja rahoittaneet niitä. Näen, että valokuituverkot ovat yhtä tärkeitä kuin aikoinaan puhelinverkot yli 100 vuotta sitten, kun Suomeen ensimmäiset rakennettiin. Ne tuovat maaseudulle sen yhteydenpidon, yritysmahdollisuuden ja kontaktoinnin muuhun maailmaan, ja on mahdollista tehdä etätöitä ja muun muassa katsoa laajemminkin maailmanmarkkinoita.

Raideliikenteen osalta kiitan tämänpäiväisestä ostoliikennepäätöksestä, jolla sijoitettiin 2 miljoonaa euroa, varsinkin tästä välistä Seinäjoki—Vilppula. Tulemme saamaan siihen vielä ostopalveluvuoron. Mutta erittäin tärkeitä on ollut VR:n osalta myös, että näitä henkilöjunaliikennevuoroja Tampereelta Mänttä-Vilppulaan on tehty velvoitetyönä. Siellä junat ovat olleet melko täynnä. On erittäin tärkeitä juuri maakuntien reuna-alueitten osalta, millä tavalla me kytkeydymme näihin maakuntien pääkaupunkeihin.

Yksi huolenaihe meillä on se, millä yksityistiet tullaan tulevaisuudessa rahoittamaan. Tällä hetkellä meillä on 13 miljoonaa euroa siellä yksityistierahoitusta, mutta siitä on tätä tieremonttivelkarakhaa noin 10 miljoonaa, eli jos se putoaa taas 3 miljoonan tasolle, niin lossit vievät siitä 2 miljoonaa eikä sinne jää kuin miljoona yksityisteille. On erittäin tärkeätä myös tämän rahoituksen osuus pitää yllä.

Ja pohjoismaisesta laajemmasta kaaresta pari sanaa: Näen, että tämä TEN-T-verkon rahoituksen hakeminen yhdessä myös Euroopan suunnasta on iso asia. Tämän vuoden aikana piti jo päättää, tai ehkä ensi vuonna, mihinkä rautatieverkko Jäämerelle suuntaa.

Ja yksi asia, mikä on vielä tärkeä, mikä ei ole noussut isosti esille, ovat maakuntien lentokentät ja niiden toiminta myös pohjoismaisella tasolla.

3.35 Ulla Parviainen kesk: Arvoisa herra puhemies! On ilo yhtyä näihin kiitoksiin, joita on osoitettu ministeri Bernerille. Väylien kannalta ensi vuosi on todellinen rahoituksen supervuosi, eli tämä työllistää infrayrittäjiä ja parantaa Suomen kilpailukykyä ja liikenneturvallisuutta koko Suomessa. Minä tietenkin katson vähän tuolta Pohjois-Suomen näkökul-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

masta, mitä meille on sinne tulossa, ja voi ilolla tietenkä todeta tuon jo lisätalousarviossa saadun päätöksen Oulun sataman väylien syventämisestä. Se on tietenkä koko Pohjois-Suomen kannalta erittäin tärkeä asia.

Mutta nyt sitten on tulossa päätöksen pitkien aikojen jappaisu Hailuodon sillan rakentamisesta, eli Hailuodon kunnan ja Oulun kaupungin välille on päätetty rakentaa silta, ja tämä silta toteutetaan elinkaarimallilla. Se muuttaa ihan reilusti nytten tämän pienen saarikunnan tulevaisuutta, eli varmasti siitä tulee houkutteleva niin Oulussa työssä käyvien asuinpaikaksi kuin myöskin vapaa-ajanviettopaikaksi.

Mutta sitten meillä on myöskin paljon pieniä hankkeita tässä budjetissa. Ne eivät ole vähäisiä, ne tuottavat iloa ja turvallisuutta sitten aina omalla seudullaan. Tässä haluan mainita Liikasenvaarantien rahan, joka oli lisärahoitushankkeena. Tämä Liikasenvaarantie, sinne Venäjän rajan suuntaan menevä, puistoon menevä tie, on tällä hetkellä suunnitelmavaiheessa, eli on meneillään kuuleminen, mitä näistä suunnitelmista sanotaan. Siellä ovat olleet haasteena esimerkiksi erittäin harvinaiset kasvit, joita siellä puiston läheisyydessä on. Siinä on tarvittu nyt erityistä tarkkaavaisuutta jo suunnitelmienkin teossa.

3.37 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tuo äskeinen pääluokan puheenvuoro tuli niin nopeasti kuttupuheen jälkeen, että pitää vielä vähän palata tähän samaan aihepiiriin.

Täällä kyllä edustaja Pirttilahti toi hyvin esille myöskin juuri nimenomaan huonokuntoisille väylille, ikuisuushankkeelle, myönnettyä korjausohjelmaa tiestölle. Tuo on hirvittävän tärkeä, ja sitä saadaan nyt kirittyä kiinni. Mutta tässä on huoli, joka meidän pitäisi nähdä myöskin yli vaalikausien, budjetoida yli 4 vuoden pätkissä, jotta me voisimme turvata oikeasti teiden kunnan pidemmällä aikavälillä.

Arvoisa puhemies! Haluan kiinnittää vielä huomiota tässä budjettikäsittelyn yhteydessä kohtaan, joka tuolla Pirkanmaalla on ainakin ihmisiä huolestuttanut viime vuosien aikana ja jopa tämän kuluva vuoden aikana merkittävästi. Se on nimenomaan tuo, minkä myöskin edustaja Viljanen otti Vihdin suunnalta, hirvi- ja riista-aita, peura-aita, millä nimellä sitten halutaankin mainita. Kyllähän nuo meidän valtion riistaeläimet ovat turvallisuusrisiki tänä päivänä liikenteessä. Siellä Pirkanmaallakin valtatie 12 suunnassa ja miksei myöskin valtatiellä 9 Urjalan ja Tampereen välillä ne ovat ihan merkittävä turvallisuusrisiki. Voisi sanoa, että tämäkin vuosi on ollut lähes katastrofaalinen onnettomuuksien myötä. Siellä saattaa sattua valtatiellä 12 muutaman kilometrin matkalla jopa useita kolareita viikossa ja samana päivänäkään ei välttämättä yhdellä pääst. Siinä tietysti täytyy muistaa se, että siinä on kyseessä myöskin tiellä liikkujan turvallisuus, ja se, millä sitä voidaan turvata, on riista-aita. Toivoisinkin, että tältä osin liikenneturvallisuus huomioon ottaen tätä asiaa voitaisiin ministeri Bernerin kanssa edistää myöskin ensi vuoden aikana niin, että se voitaisiin myöskin tällä vaalikaudella vielä toteuttaa.

3.39 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Tällä vaalikaudella on panostettu merkittävästi liikenneverkon korjausvelan supistamiseen, mutta valitettavasti varsin vähälle huomiolle on kuitenkin jäänyt rataverkon kehittäminen. Rataverkon kehittäminen antaisi erinomaiset mahdollisuudet saada Suomeen pohjoisen Euroopan rautatieliikenteen merkittävä keskus ja parantaa sitten elinkeinoelämämme edellytyksiä.

Mutta oleellinen osa rataverkoston kehittämisessä on turvallisuudella. Valitettavasti tasoristeysonnettomuudet ovat Suomessa melko yleisiä. Niistä on saatu ikäviä esimerkkejä

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

tänäkin syksynä, ja niitä kohtaan tulisi olla nollatoleranssi. Se on saavutettavissa poistamalla vaaralliset tasoristeykset ja merkitsemällä vaarallisiksi koetut paikat kunnan turvalaitteilla. Ja jotta rataverkosta voitaisiin saada kaikki irti, niin hallituksen tulisi laatia rataverkon kehittämisohjelma ja sisällyttää siihen tärkeiden ratayhteyksien kapasiteetin parantamistarpeet, turvalaitteiden uudistaminen sekä tasoristeysten poistaminen.

Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa aiemmin myös edustajien Mikkonen ja Pirttilahti esille nostama lisäraide Helsingin ja Tampereen välille olisi maamme tulevan kehityksen kannalta erittäin tarpeellinen ja kannatettava. Se parantaisi koko Helsinki—Hämeenlinna—Tampere—Seinäjoki-kasvukäytävän ja erityisesti sen alueella sijaitsevan yrityselämän koko maalle tarjoamia mahdollisuuksia ja hyötyjä, joten kannustan hallitusta toimenpiteisiin tältä osin.

3.41 Krista Mikkonen vihr: Arvoisa puhemies! Ensin haluan nostaa esiin sen tärkeän asian, minkä edustaja Pirttilahti tässä aiemmassa puheenvuorossaan toi esille, eli nämä sähköiset yhteydet ja niihin liittyvän infran. Aivan totta, se on tänä päivänä aivan yhtä tärkeä liikennemuoto tavallaan, ja sitä kautta tieto kulkee, ja sen takia on äärimmäisen tärkeää, että me pystyisimme takaamaan toimivat yhteydet ihan kaikkialle maassa, sillä se mahdollistaa yritystoiminnan, se mahdollistaa asumisen, se mahdollistaa entistä enemmän palvelujen tuomisen jokaisen luokse. Sen takia on äärimmäisen tärkeää, että siitä huolehditaan. Se rupeaa olemaan oikeastaan tällainen jokaisen suomalaisen perusoikeus, että pitää olla hyvät yhteydet, koska entistä enemmän myös siirrämme palveluja sitä kautta toimiviksi.

Sitten haluan vielä jatkaa tästä junaliikenteestä. Vaikka on hienoa, että Joensuu—Nurmes-välille nyt esimerkiksi tuli tätä ostoliikennettä, niin kyllähän tässä maassa poikittaiset junayhteydet ovat aivan kurjalla tolalla, aivan häpeällisellä tolalla, ja niitä on heikennetty. Tämänkin hallituksen aikana tätä poikittaisyhteyttä Joensuusta sinne Jyväskylän, Tampereen suuntaan on heikennetty oleellisesti. Kun mietitään Joensuuta merkittävänä opiskelu-kaupunkina, niin yhteydet Tampereelle, Jyväskylään ja Ouluun ovat todella merkittäviä. On todella valitettavaa, että esimerkiksi nytten tässä ostoliikenteessä ei tätä Joensuu—Varkaus-yhteyttä ole mukana, kun kuitenkin tässäkin puhutaan siitä, että on haluttu nimenomaan työ- ja opiskelumatkoja ajatellen näitä ostoliikenteitä lisätä. Joensuu—Varkaus-yhteydessä menee enää yksi vuoro päivittäin suuntaansa, ja se on aivan liian vähän.

3.43 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Tunnin junan suunnittelu eli nopean junayhteyden suunnittelu Helsingistä Turkuun etenee ensi vuonnakin, mikä on erittäin hieno asia. Jo nopean yhteyden suunnittelu on lisännyt taloudellista aktiivisuutta tulevan reittinsä varrella erittäin huomattavasti. Ja nyt kun talous on vauhdissa, toivoa sopii, että tunnin junakin voisi toteutua aiottua nopeammalla aikataululla. Itse asiassa ensimmäinen vaihe eli kaupunkiradan jatko Espoosta länteen voitaisiin aloittaa hyvinkin nopeasti — suunnitellut kaavoituksineen ovat jo olemassa tälle osalle.

Arvoisa puhemies! Toivoa sopii muutenkin, että lähiliikenteen kaupunkirata rakennetaan vähintään samassa tahdissa varsinaisen nopean junayhteyden kanssa. Näin välttyisimme myös jatkuvalta väännöltä nopean junan asemapaikoista ja pääsisimme jo kehittämään koko raideyhteyden varrella olevaa aluetta, kuten Länsi-Uuttamaata, sen yhdyskuntarakennetta ja infraa, nopealla aikataululla junan ensimmäisten vaiheitten toteutuessa. Tällöin suunnittelu ja kehittyminen ei jumittuisi ainoastaan yhden tai kahden suunnitellun no-

Underpunkt i budgeten PR 144/2017 rd

pean junayhteyden aseman tienoille vaan kehitys ja positiivinen energia säteilisi laajemmalle alueelle koko suunnitellun radan varrelle.

3.45 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Savio otti erittäin tärkeän asian esille, nämä tasoristeykset, ja tässä onneksi on pieni summa nyt. Valtiovarainvaliokunta esittää, että sinne tulisi 2 miljoonaa euroa tasoristeysten parantamiseen, mutta kun meillä kuitenkin näitä kohteita on yli 2 000 kappaletta, niin täytyisi tehdä todellakin pitkäaikainen ohjelma, että joko näistä tasoristeyksistä saataisiin varoituslaitteilla olevia tai sitten ne poistettaisiin. Nämä ongelmalliset tasoristeykset ovat juuri näiden hiljaisten henkilöliikennejunareittien varrella, esimerkiksi meillä kotialueella Pirkanmaalla juurikin Tampere—Haapamäki-välillä on tullut useita onnettomuuksia näissä väleissä.

Itse tähän isoon kuvaan vielä tästä vähäpäästöisestä liikenneosuudesta: meillähän on tavoitteena hallituksella ja meidän ohjelmalla kaikkienensa, kotimaisella energiaohjelmalla, että meillä olisi 250 000 sähköautoa ja 60 000 kaasuautoa vuoteen 2030 mennessä. Ihan ilolla katson sitä, että tähän tavoitteeseen hiljakseen pyritään etenemään ja täällä on vähäpäästöisen liikenteen edistämiseen nyt rahoitusta, varsinkin nyt kaasu- ja etanoliautojen konvertointiin. Sitten omaa rahoituslinjaansa menee myös tämä sähkölatauspisteiden rakentaminen ympäri Suomea. Yhtä lailla nämä kaasuyhtiöt tekevät omalla rahoituksellaankin sitten näitä tankkausasemia. Toivon todellakin, että näihin vähäpäästöisiin autoihin päästäisiin nopeammallakin aikataululla ja isompaan määrään, kuten naapurimaissa.

Ja mitä tähän pohjoismaiseen kuvioon tulee, niin näkisin sen, mitä pääministeri Sipiläkin on esittänyt, että meillä täytyisi olla yhteisiä pohjoismaisia jakeluvetoitteitakin, esimerkiksi juuri tämän etanolin sekoittamisessa bensiiniin olisi sama suhde, [Puhemies koputtaa] ja sitä voitaisiin tehdä myös näistä biomateriaaleista Suomessa.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av huvudtiteln.