

Plenum

Torsdag 31.1.2019 kl. 16.00—19.25

3. Statsrådets redogörelse om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Statsrådets redogörelse SRR 8/2018 rd

Remissdebatt

Talman Paula Risikko: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet, som finansutskottet ska lämna utlåtande till.

Debatten inleds med statsrådets presentation av redogörelsen, och därefter följer en snabbdebatt i fråga om de anföranden som ledamöterna anmält sig för i förväg. Gruppanförandena får vara högst 5 minuter långa och övriga på förhand anmälda anföranden högst 5 minuter långa.

Talmanskonferensen rekommenderar att även de anföranden som hålls efter snabbdebatten är högst 5 minuter långa. Dessutom ger jag enligt eget övervägande ordet för repliker som får vara 1 eller 2 minuter långa.

Först har vi minister Berner, varsågod. Hon presenterar detta ärende. [Sori] Övriga förflyttar sig utanför plenisalen för att diskutera, om det finns behov för detta, och de som stannar kvar lyssnar.

Debatt

17.04 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valtioneuvosto on antanut selonteon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Tämä selonteko vastaa parlamentaarisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ohjanneen yksimielisen työryhmän loppuraporttia, joka julkaistiin 13. päivä joulukuuta 2018. Selonteossa esitetty menettely täydentää liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevassa laissa säädettyjä yleisiä valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimista koskevia sääntöjä. Kyseessä on 12-vuotinen suunnitelma, joka laaditaan yhteistyössä alueiden ja liikennejärjestelmää hyödyntävien toimijoiden kanssa niin, että sen avulla voidaan reagoida toimintaympäristössä tapahtuviin nopeisiin muutoksiin. Keskusteluyhteys ja aito vuoropuhelu ovat avainasemassa, kun ensimmäistä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan.

Arvoisa puhemies! Tarve valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on ilmeinen. Toimintaympäristöämme muuttavat tällä hetkellä maailmanlaajuiset megatrendit, kuten kaupungistuminen, teknologinen kehitys sekä digitalisaatio. Ilmastonmuutos ja sen torjunta muuttavat toimintaympäristöämme ja asettavat samalla merkittäviä vaatimuksia liikennejärjestelmällemme. Näiden uusien haasteiden edessä tarvitsemme yhteistyössä laaditun valtakunnallisen ja pitkäjänteisen näkemyksen siitä, millaista liikennejärjestelmää tavoittelemme ja, mikä tärkeintä, millaisia tavoitteita itse liikennejärjestelmälle asetamme.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Erityisesti ilmastotavoitteet vaativat yhteistä näkemystä ja sitoutumista siihen, millaisin keinoin päästövähennystavoitteet saavutetaan. Tavoite hiilineutraalista yhteiskunnasta vuonna 2045 edellyttää merkittäviä toimia myös liikennejärjestelmätasolla, eikä aikaa ole hukattavaksi.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa pitkäjänteisen signaalin myös muun muassa elinkeinoelämän toimijoille siihen, miten liikennejärjestelmäämme valtakunnallisesti tulevana vuosina kehitetään. Tämä auttaa heitä toimintansa kehittämisessä, sillä liikennejärjestelmällä on iso rooli elinkeinoelämän toimintaedellytysten varmistajana. Liikenne ja liikkuminen eivät ole itseisarvoja, vaan ne ovat välineitä, joilla tuotamme lisäarvoa toimintaamme. Toimiva liikennejärjestelmä tuottaa merkittäviä yhteiskunnallisia hyötyjä. Liikennejärjestelmän kehittämisen yleisiä yhteiskunnallisia päämääriä tulisi-kin selonteon mukaisesti olla Suomen kilpailukyvyen edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus. Alueiden elinvoimaisuus ja saavutettavuus tarkoittavat sitä, että maassamme voidaan elää ja toimia elinkeinonharjoittajana paikasta riippumatta. Tähän liittyvät toimivat matkaketjut, tarvittavan liikenne- ja viestintäinfraan olemassaolo ja riittävä kunto sekä kehittyvät palvelut ja tiedon hyödyntäminen. Kaikkia näitä edellä mainittuja asioita pohditaan myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Juuri mainitsemistani yhteiskunnallisista päämääristä voi olla hyvin vaikeaa olla eri mieltä. Ne antavat erinomaiset edellytykset liikennejärjestelmän tavoitteenasettelulle. Lain mukaan olisi edistettävä toimivaa, turvallista ja kestävästä liikennejärjestelmää. Tämän lisäksi tarvitsemme monia muita liikennejärjestelmää koskevia tavoitteita, joita selonteon mukaan voisivat olla esimerkiksi sujuvat matkat, joustava arki sekä tasapuoliset elinkeinomahdollisuudet.

Arvoisa rouva puhemies! Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma valmistetaan parlamentaariseen ohjaukseen. Suunnitelmaa päivitetäisiin ja tarkennettaisiin aina neljän vuoden välein ja samalla sitä suunniteltaisiin neljä vuotta eteenpäin niin, että 12 vuoden aikajänne säilyisi. Tavoitteena on rullaava ja jatkuva prosessi, joka takaa sitoutuneisuuden hallituskausien yli. Hallituskausittain päivitetty suunnitelma annettaisiin selontekona eduskunnalle, ja eduskunta ottaisi haluamassaan laajuudessa kantaa suunnitelman sisältöön. Ensimmäisen suunnitelman valmistelu alkaisi vaalien jälkeen, kun parlamentaarinen ohjausryhmä olisi perustettu. Tällä hetkellä suunnitelman valmisteluun valmistaudutaan virkamiestasolla.

Jotta suunnitelmasta saadaan pitkäjänteinen ja sitova, on siihen sisällytettävä myös valtion rahoitusohjelma. Eduskunta päättää liikennejärjestelmän kehittämisen rahoituksesta osana vuosittaista talousarviota kuten ennenkin. Tällä hetkellä liikenteen rahoitustaso ei ole riittävän kestävällä pohjalla. Väylien kunto heikkenee koko ajan, eikä liikenneinfraa saada kehitettyä niin, että se tukisi elinkeinoelämämme toimintaedellytyksiä tai kansalaistemme toimivaa arkea. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa voidaankin ottaa kantaa myös uudenaikaisiin rahoitusmalleihin, joita parlamentaarisen työn yhteydessä olemme myös miettineet.

Toivon, että tämä parlamentaarisesti valmisteltu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua koskeva selonteko otetaan eduskunnassa hyvin vastaan ja sen ympärillä käytävästä keskustelusta saadaan lisää hyviä eväitä itse suunnitelman valmisteluun. — Kiitos.

Puhemies Paula Risikko: Seuraavaksi ryhmäpuheenvuorot.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

17.10 Markku Pakkanen kesk (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Päätöksenteossa on tunnustettava vallitsevat tosiasiat. Suomi on pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maa. Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus edellyttävät toimivia liikenneyhteyksiä ja kunnossa olevia liikenneväyliä koko maassa.

Parlamentarisesti linjattu ja eduskunnalle annettu 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua koskeva selonteko luo suuntaviivat pitkäjänteiselle ja yli vaalikausien ulottuvalle väyläpolitiikalle. Tulevassa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkasteltava kaikkia kulkumuotoja kokonaisuutena. On otettava huomioon kaupunkiseutujen, työssäkäyntialueiden, pitkämatkaisen liikenteen ja haja-asutusalueiden erilaisia tarpeita. Toimivat liikenneyhteydet mahdollistavat teollisuuden ja kaupan sekä tavaroiden ja ihmisten sujuvan liikkumisen koko maassa.

Arvoisa puhemies! Vahva ja tulevaisuuden erilaiset tarpeet huomioiva väyläpolitiikka vaatii riittävän rahoituksen. Valtion budjettirahoituksen lisäksi tarvitaan myös muita rahoitusmuotoja. Hankkeet on suunniteltava entistä huolellisemmin, jotta Suomi pärjäisi paremmin EU-väylärahojen jaossa. Keskustalla on valmius uudistaa väylärahoitus vaikka heti. Mielellämme kuulisimme, onko tuota valmiutta muissa puolueissa. On valitettavaa, että uudistus kaatui, tai paremminkin kaadettiin, lähes päivälleen kaksi vuotta sitten. Uudistuksen kaatajat juhlivat, mutta väylärahoitukseen liittyvät ongelmat jäivät vaille ratkaisuja. Se ei ole vastuullista politiikkaa. Keskustan mielestä hankkeiden rahoittamiseksi on perustettava uusi valtioenemmistöinen väyläyhtiö, joka huolehtisi suurista investointi- ja kehittämishankkeista. Silloin valtion budjettirahoitusta voitaisiin kohdentaa alempiasteiselle tiestölle, jonne markkinaehtoista rahoitusta ei saada. Huonokuntoisten väylien kunnostamista, eli niin sanottua korjausvelkaohjelmaa, on jatkettava tekemällä perusväylänpidon rahoitukseen vuosittainen vähintään 300 miljoonan euron lisäys. Siinä yhteydessä on huomioitava myös soratieverkoston kunto. Yksityisteiden valtionavustusten korotettua tasoa on jatkettava.

Arvoisa puhemies! Toinen keskeinen kokonaisuus on liikenteen päästövähennykset. Siinä on edettävä suunnitelmallisesti, määrätietoisesti, vaiheittain ja myös maltilla, ei käymällä huutokauppaa siitä, kuka lyö tiskiін suurimman luvun sähköautoista tai on kieltämässä ensimmäisenä polttomoottoriautot. Ilmasto ei pelastu sillä, että autoilusta tehtäisiin vain kalliimpaa. Keskustan mielestä Suomeen tarvitaan yli vaalikausien ulottuva parlamentaarinen ohjelma liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Mikään yksittäinen keino ei riitä, vaan tarvitaan useita ratkaisuja huomioiden erilaisten ratkaisumallien vaikutusarvioinnit sekä teknologia ja sen kehittymisnäköymät. Päätösten yhteydessä on varmistettava kohtuuhintaisten liikkumisratkaisujen mahdollisuus eri puolilla Suomea. Siirtyminen fossiilisista polttoaineista uusiutuvaan energiaan on mahdollista polttoaineiden jakeluväyloitten, liikenteen sähköistymisen ja palvelullistamisen sekä tehokkaamman julkisen liikenteen avulla. Päästöjen kokonaismäärää arvioitaessa on otettava huomioon myös polttoaineen tuotantotavat. Kävelyn ja pyöräilyn edistämällä voidaan saavuttaa liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemistä.

Liikenteen ja autojen verotuksen on perustuttava pitkäjänteiseen ja vakaaseen veropoliittiseen kehitykseen. Kannatamme autoveron asteittaisia kevennyksiä kohdentamalla ne erityisesti vähäpäästöisiin autoihin. Polttoaineverotusta ei kokonaisuutena kiristetä, mutta kestävien biopolttoaineiden verotusta on kevennettävä.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Arvoisa puhemies! Keskustan mielestä Suomea on kehitettävä tasa-arvoisesti ja ihmisiä kuunnellen. Puolustamme lujasti ihmisen vapautta valita asuinpaikkansa yhtä lailla syrjäisen soratien päästä kuin tiiviistä kaupunkikeskustasta. Se on voimavara ja vahvuus, jota liikennepolitiikan tulee tukea. [Harry Wallin: Mitä mieltä te olette tästä selonteosta?]

17.15 Markku Eestilä kok (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikkuminen on ihmisten perusoikeus. Sen vuoksi liikkumisen edellytykset ja liikenteen sujuvuus on turvattava koko maan alueella. Se ei välttämättä tarkoita sitä, että liikkumisen edellytykset olisivat kaikkialla Suomessa samanlaiset, vaan sitä, että liikennejärjestelmät lentoliikenteestä pienimpiin kyläteihin ovat tarkoitustaan ja käyttöään vastaavassa kunnossa sekä tukevat taloudellista toimeliaisuutta ja ihmisten sosiaalista vuorovaikutusta.

Erityisesti suuret liikenneinvestoinnit muokkaavat asumisen edellytyksiä ja parantavat Suomen kilpailukykyä. Kaupungit ja maaseutu asetetaan usein keinotekoisesti vastakkain. Tämä on erittäin lyhytnäköistä eikä edistä kenenkään hyvinvointia, päinvastoin. Vastakainasettelun estämiseksi on tärkeää siirtyä myös Suomessa kokonaisvaltaiseen ja pitkäjänteiseen 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun, joka ottaa kaikki liikennemuodot huomioon ja joka edistää niin kaupunkiseutujen kehitystä kuin maaseudulla tapahtuvaa liikkumista. Nyt tämä uudistus toteutuu. Kokoomuksen eduskuntaryhmä kiittää eduskuntaa yhteisestä linjasta.

Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä verrattuna vuoden 2005 tilanteeseen. Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä ilmastomuutoksen torjunnassa on tärkeää, että suomalaiset pystyvät jatkossakin liikkumaan suurin piirtein samoin tai paremmin ehdoin kuin tänä päivänä, vaikka päästöjä vähennetään.

Suomalaisille on aidosti tarjottava vähäpäästöisiä vaihtoehtoja ennen täyskieltojen asettamista. Sähköautot ovat tulevaisuuden ratkaisu, mutta meidän on tunnustettava realiteetit. Autotehtaat eivät muuta tuotantoaan ja käyttövoimaratkaisujaan Suomen tarpeita ajatellen. Sähköautot ja ladattavat hybridit tulevat ajallaan ja markkinavetoisesti. Emme saa myöskään unohtaa kaasuautoja tai muita vähäpäästöisiä vaihtoehtoja. Lisäksi kaksipyöräliikenteeseen tulee panostaa, sillä se vähentää ruuhkia ja päästöjä.

Suomi on pinta-alaltaan suuri ja harvaan asuttu maa. Näin ollen on ymmärrettävää, että julkinen liikenne ei joka paikassa toimi riittävän hyvin. Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä polttomoottoriautojen täyskielto ei ole perusteltua. Olemme myös sitä mieltä, että autokannan uusiutuminen ja liikenneyhteyksien kehittäminen ovat tärkeimpiä lyhyen aikavälin ratkaisuja päästöjen vähentämiseksi.

Autokannan uusiutumisessa verotuksella on tärkeä rooli. Korkea autovero estää uusien vähäpäästöisten autojen hankinnan ja valitettavasti myös edesauttaa vanhojen saastuttavien autojen maahantuontia. Erityisen tärkeänä pidämme, että saastuttavat kaupunkiliikenteen dieselbussit korvataan sähköbusseilla. Tämä on nopea ja tehokas tapa parantaa kaupunkien ilmanlaatua.

Arvoisa puhemies! Raideliikenteellä tulee olemaan keskeinen rooli Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisessa sekä kaupunkiseutujen välisessä nopeassa liikenteessä. Tällä hetkellä suunnitteilla on useita suuria raidehankkeita, joita on vaikea toteuttaa perinteisellä budjettirahoituksella. Sen vuoksi kokoomuksen eduskuntaryhmä on valmis tarkastelemaan uusia rahoitustasoja ja -malleja, kuten esimerkiksi väyläyhtiöitä, hankkeiden toteuttamiseksi. Tulevia liikennehankkeita ja 12-vuotista liikennejärjestelmää on tarkoitus val-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

mistella yhteistyössä kuntien, maakuntaliittojen, ministeriöiden ja muiden sidosryhmien kanssa. Uusia hankkeita suunniteltaessa on muistettava, että Suomen teiden, rautateiden ja vesiväylien peruskunnostus on vuosikymmenten saatossa jäänyt liian vähälle huomiolle.

Arvoisa puhemies! Tulevan hallituksen on kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä perustettava oma korjausvelkaohjelma, jolla kroonista korjausvelkaa pienennetään. Tähän tarvitaan parlamentaarisen ryhmän linjauksen mukainen tasokorotus.

Lopuksi totean, että terveys on meille kaikille tärkeintä. Arkiliikunnan lisääminen on oleellinen osa kansanterveyden edistämistä. Sen vuoksi liikennesuunnittelussa on aina otettava huomioon myös kävely ja pyöräily niin työmatkoilla kuin vapaa-aikana.

17.20 Katja Taimela sd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Sosiaalidemokraattinen eduskuntaryhmä on iloinen, että 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu on vihdoinkin päässyt alkuun. Väylähankkeiden suunnittelu ja toteutus ovat jo pitkään kaivanneet Suomessa pitkäjänteisempää otetta Ruotsin tapaan. Rajalliset resurssimme eivät kestä poukkoilevaa politiikkaa liikenneverkon kustannuksella. Sosiaalidemokraattinen eduskuntaryhmä on huomautellut hallitusta tasaisesti läpi vaalikauden sinällään arvokkaasta tärkeän korjausvelkaohjelman rahoittamisesta osin uusien hankkeiden kustannuksella. Korjausvelan ohella on näin syntynyt myös investointivelkaa. Uusia liikennehankkeita aloitettiin tällä hallituskaudella 1—1,5 miljardin arvosta vähemmän kuin edellisillä kausilla.

Arvoisa rouva puhemies! Tällä hetkellä julkisessa keskustelussa pyörii uusia liikennehankkeita kansliapäällikön arvion mukaan lähes 60 miljardin euron arvosta. Kaikkia ei voida eikä todennäköisesti lopulta tarvitsekaan toteuttaa, mutta työ on saatava pikaisesti alkuun. Suomen liikenteen tulevaisuuden haasteita kansalaisten arjen ja työssäkäynnin kannalta ei ratkaista yhdellä mallilla. Pitkien välimatkojen harvaan asuttu maa tulee tarvitsemaan rinnakkaisia toimintamalleja ja mahdollisuuksia. On meistä kiinni, miten pystymme sovittamaan eri ratkaisuja yhteen toimivalla, oikeudenmukaisella ja ympäristön kannalta kestävällä tavalla.

SDP:n mielestä tärkeään osaan nousevat joukkoliikenteen mahdollisuudet. Nopeat rata-yhteydet kasvattavat työssäkäyntialueita ja luovat Suomelle kansainvälistä kilpailukykyä. Seudullisten joukkoliikennetarkaisujen vahvistaminen helpottaa monen arkea. Meidän mielestämme liikkumistarpeet on arvioitava paremmin yhteiskunta- ja palvelurakenteen suunnittelussa. Liikennehankkeiden toteutuksessa kaupunkiseuduilla on myös hyödynnettävä MAL-sopimuskäytäntöä nykyistä huomattavasti laajemmin. Talouskasvun ja työllisyyden edellytyksenä on Suomessa myös kuljetusten sujuminen. Ilmastotavoitteet osaltaan ohjaavat raskasta rahtia raiteille. Rautateillä korjausvelka näkyy paino- ja nopeusrajoituksina sekä häiriöherkkyytenä, jossa ongelmatilanteet kertautuvat nopeasti, koska 90 prosenttia rataverkostamme on yksiraiteista.

Arvoisa rouva puhemies! Jotta tulevaisuuden hankkeita saadaan käyntiin kestävällä tavalla, on nyt selvitettävä hankekohtaisesti, mikä malli on toimivin toteutukseen ja onko valtion ulkopuolisia hyötyjiä mahdollista saada mukaan kattamaan myös kustannuksia. EU-rahoituksen hakemisen suhteen Suomella on huomattavan paljon petrattavaa. Liikennehankkeet ovat pitkäaikaisia investointeja, joiden elinkaaren aikana teknologia ja yhteiskunta ympärillä kehittyvät jatkuvasti. Jotta liikennejärjestelmäsuunnitelma perustuisi parhaaseen mahdolliseen tietoon, on eri hankkeiden vaikutusarviointia pystyttävä tekemään

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

nykyistä huomattavasti paljon laajemmin ja siihen on kehitettävä nykyistä parempia mittareita.

Esitetty malli liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi on uusi toimintamuoto suomalaisessa päätöksenteossa. Sen laatiminen perustuu jatkuvaan ja vuorovaikutteiseen yhteistyöhön. Tämä tulee vaatimaan tulevaisuudessa myös hallituksilta ja virkamiehiltä uudenlaista ajattelua. Tarvitaan avointa ja laajaa keskustelua parhaiden mallien löytämiseksi. Ja ennen kaikkea tarvitaan aitoa sitoutumista yhteisiin linjauksiin yli vaalikausien.

17.25 Ari Jalonen sin (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ilman toimivaa liikennejärjestelmää arki ei pelaa. Arkeen tarvitaan liikennettä, ja liikenne tarvitsee infran, ja tämä kaikki vaikuttaa meidän jokapäiväiseen elämäämme. Tavaroiden pitää liikkua, ihmisten tarvitsee liikkua, töihin pitää päästä, ja tämä kaikki on tähän asti suunniteltu aika lyhytjänteisesti neljän vuoden periodilla ja painottuen, ikävä kyllä, vielä ministereiden kotipaikkakuntiin.

Koko tämän ajan, mitä minä olen ollut eduskunnassa, olen painottanut pitkäjänteisyyden merkitystä, ja siniset ovat vahvasti ajaneet tätä 12-vuotista suunnitelmaa. Onneksi nyt ollaan ottamassa iso askel suunnitelmalliseen rakentamiseen ja infran kehittämiseen, ja 12-vuotinen suunnittelu on aivan siinä keskiössä. Mikä mahdollistaa tämän 12-vuotisen suunnitelman, on parlamentaarinen yhteistyö. Ilman sitä ja sen korostamista on vaarana, että palataan jälleen siihen nelivuotiseen hallituksien tahtoon. Parlamentaarinen yhteistyö ja pitkäjänteisyys ovat aivan ytimessä tässä 12-vuotisessa suunnittelussa ja toteutuksessa.

Arvoisa puhemies! Infraan panostaminen on panostus myös tulevaisuuteen, sijoitus siihen, että kilpailukykyimme toimii ja elinvoima paranee — pystymme vastaamaan myös ilmastokysymyksiin ja ylipäättensä siihen, että täällä voi asua ja elää ja yrittää jokaisessa Suomen kolkassa. Infrapanostuksista kiittää niin koko Suomi kuin koko maailman ympäristökin omalta osaltaan. Ihmisten tyytyväisyys myös paranee.

Sen lisäksi, että teitä rakennetaan ja infraa parannetaan, siitä on myös pidettävä huolta. Suomessa osataan hoitaa nämä talviset haasteet, mutta infraa on kehitettävä jatkuvasti ja parannettava. Ei voi olla niin, että talvi yllättää teiden huollot, ratojen huollot, lentoliikenteen vuosi toisensa perään. Suomessa onneksi on vielä talvi joka vuosi. Infraa kehitettäessä pitää ottaa huomioon koko liikennejärjestelmän, liikennejärjestelmien, vaativuus. Pitää ottaa huomioon tavaraliikenne, henkilöliikenne niin maalla, merellä, ilmassa kuin raiteilla, yksityisteiltä ja metsäteiltä valtaväyliin asti. Pitää ottaa huomioon kehittyvät tekniikat, kuten kuorma-autojen letka-ajot, tulevat sähköautot latausjärjestelmineen, kaasukäyttöisten autojen yleistyminen, miksei vetyautotkin, ja kaikki, jotta se on kattava verkko, että me pystymme vastaamaan tulevaisuuden haasteisiin. Pitää siis ottaa kaikki huomioon kävelystä alkaen pyöriteitä pitkin ja eteenpäin.

Miten tähän päästään? On ehdottoman tärkeää, ja minimi oikeastaan, laittaa infrapanostuksia vähintään sen parlamentaarisen ryhmän linjauksen mukaisesti joka vuosi lisää, ja tähän korjausvelkaan pitää vihdoinkin ja viimein tarttua määrätietoisesti. Korjausvelkaa on tosiaan siellä investoinneissakin, joten siihenkin on pistettävä huomiota. Mutta maailma muuttuu nopeasti, ja haasteisiin on vastattava. Kehitys ei odota meitä. Meidän on panostettava infraan.

Arvoisa puhemies! Itse näen, että liikenneinfra on toimivan liikenteen pohja ja että toimiva liikenne, sujuva liikenne, on ympäristöteko. Arvoisa puhemies, avaruudesta katsoen maapallo on sininen. Täältä kun katsotaan ylöspäin, taivas on sininen. Ja liikenteeseen ja

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

infraan panostus on tulevaisuuden panostus. Arvoisa puhemies, panostetaan liikenteeseen ja mahdollistetaan lapsillemme sininen tulevaisuus.

17.30 Jari Ronkainen ps (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensimmäinen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tarkoitus valmistella tulevan hallituskauden alkupuolella niin, että suunnitelmasta voidaan päättää kevään 2020 aikana. Perussuomalaiset pitävät tärkeänä, että liikennejärjestelmäämme kehitetään pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti. Tähän 12 vuoden menettely antaa hyvät puitteet. Suunnittelun päätavoitteina korostamme elinkeinoelämän ja ihmisten liikennetarpeita. Liikenteen sujuvuus, nopeus ja turvallisuus ovat koko kansakunnan etu. Nykyisin väylien heikko kunto ja yhteyspuutteet aiheuttavat miljoonien tuntien aikamenetykset sekä ihmisille että yrityksille.

Työryhmän raportissa ilmastopolitiikka on saanut kohtuuttoman keskeisen osan. Perussuomalaiset varoittavat siitä, että kiireellä syntyy kauaskantoisia virheellisiä päätöksiä. Siksi vaadimme harkintaa ja tarkkoja laskelmia jokaisen päätöksen pohjaksi. Liikenteessä tämä on erityisen tärkeää. Hyvänä tai oikeastaan huonona esimerkkinä haluamme nostaa esiin SDP:n esityksen 750 000 sähköautosta. Tämä ehdotus vaatisi suuret pääomat kotitalouksilta. Milloin saamme akut, jotka kestävät edes kohtuullisen ajan? Latauspisteverkostoa ei ole. Kun pakkanen paukkuu 30 asteessa ja lähes kaikki 750 000 autoa ovat yhtä aikaa latauksessa, tarvitaan aika monta uutta ydinvoimalaa. Samaan aikaan teollisuuden pitää pyöriä ja kotitalouksien ja muiden kuluttajien saada sähköä. Pörssisähkön hinta nousee taivasiin. Kuka tämän maksaa? Vihreiden esityksiä en edes viitsi käsitellä, koska ne ovat melko lailla utopiaa.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa perussuomalaiset korostavat avoimuutta ja eduskunnan vaikutusmahdollisuuksien turvaamista. Raportin mukaan valmistelussa on laaja joukko eri tahoja. Byrokratia kasvaa mittavaksi, mutta se ei takaa avoimuutta. Suunnitelmahan tehdään kuitenkin kansaa ja elinkeinoelämää varten.

Perussuomalaiset katsovat, että maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevia MAL-sopimuksia tulee kehittää edelleen ja niiden laatiminen nykyistä useamman kaupunkiseudun kanssa tulee mahdollistaa. Tämä lisää suunnitelmallisuutta ja yhteistyötä erityisesti kasvuseuduilla.

Arvoisa puhemies! Koko uusi 12-vuotinen suunnittelujärjestelmä on tehoton, ellei suurten väylähankkeiden rahoitusmallia kyetä uudistamaan. Nykyinen valtion vuosibudjettirahoitus on tiensä päässä. Suuret liikennehankkeet ovat vuosikymmenten investointeja. Niiden käsittely tilinpidossa on muutettava tätä vastaavaksi. Vielä tärkeämpää on ottaa käyttöön uusi hankemalli, jolloin rahoitus voidaan koota usealta eri taholta. On käsittämätöntä, että Suomi on lähes ainoana EU-maana jäänyt ilman unionin rahoitusta liikennehankkeisiin. Tämä on täysin meidän omaa syytämme.

Suurten hankkeiden rahoitusta voidaan valtion ja EU:n lisäksi hankkia yksityisiltä sekä myös eläkeyhtiöiden sijoituksina. Eräät eläkeyhtiöt ovat tähän valmiutensa jo ilmaisseetkin. On valitettavaa, että Sipilän hallitus ei osoittanut enää tälle vuodelle korjausvelan lyhentämiseen 300:aa miljoonaa euroa edellisvuosien tapaan. [Olavi Ala-Nissilän välihuuto — Timo Heinosen välihuuto] Vähintään tämä summa on löydyttävä tulevina vuosina.

Perussuomalaiset katsovat, että liikenteen ja aivan erityisesti yksityisauton käyttäjien verot ja maksut ovat jo kohtuuttoman kireät. Niitä ei varsinkaan ilmastopolitiikan varjolla

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

saa kiristää. Torjumme myös tietullit. Liikenteen verotus on syytä ja tarpeen lähivuosina uudistaa.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset haluavat pitää koko Suomen asuttuna. Siksi korostamme myös alemmanasteisen tiestön parantamisen ja kunnossapidon tärkeyttä. Kun suuret väylähankkeet rahoitetaan esittämällämme uudella tavalla, jää valtion vuosibudjettille tilaa huolehtia myös maaseudun ja koko maan tarpeista. Nyt nämä tarpeet ovat liiaksi eduskunnan pienten joululahjarahojen varassa.

17.36 Olli-Poika Parviainen vihr (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Perussuomalaisten puheenvuoro ainakin herätti vihreän eduskuntaryhmän — se lienee poliittisen debatin tarkoituskin.

Liikenne on tulevaisuuden keskeisimpiä kysymyksiä, ja se on jo tällä hetkellä aivan keskeisesti yhteiskuntaamme vaikuttava tekijä. Liikenteen kehittäminen ja muutokset ovat aivan keskiössä paitsi ihmisten ja yhteiskuntien arjessa myös ihmiskunnan kohtalonkysymyksessä, ilmastonmuutoksen torjunnassa — edustaja Ronkainen.

Nyt käsilläämme on valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Selonteon mukaan ”liikennejärjestelmän kehittämisen yleisiä yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyvyen edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus.” Kaikki ovat tärkeitä tavoitteita. Suomen menestys on meidän kaikkien yhteinen asia, ja meillä on maa, jossa on pitkät etäisyydet ja tärkeitä yhteiskunnan toimintoja ja teollisuutta eri puolilla maata. Tämän kaiken tiedostaessamme meidän täytyy kuitenkin nyt ja tulevaisuudessa nostaa myös liikenteestä puhuessamme tavoitteiden keskiöön nimenomaan ilmastonmuutoksen torjunta, ilmastonmuutos kun ei torju itse itseään. Ilmastonmuutosta on torjuttava lukemattomilla pienillä ja suurilla teoilla maailmassa, Suomessa ja jokaisen meistä arjessa — ehkä myös edustaja Ronkaisenkin arjessa.

Ilmastonmuutoksen torjunnassa meidän on tehtävä enemmän myös liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Tulevien vuosien haaste onkin, miten yhdistämme muut tärkeät liikenneasioihin liittyvät tavoitteemme yhteensopiviksi ilmastotavoitteiden kanssa. Kuten hyvin tiedämme, aikaa ei ole paljon. Päästöttömästä liikenteestä on puhuttu viime aikoina paljonkin. Nopean siirtymisen liikenteen päästöttömyyteen on oltava yksi keskeinen tavoite meillä Suomessakin. Tässä liikennejärjestelmällä on luonnollisesti aivan keskeinen rooli, ja ilman yli hallituskausien menevää päätöksentekoa emme onnistu. Liikenteen päästöjen vähentämisessä keskeistä on myös vähentää tarpeetonta liikennettä. Tämä tapahtuu esimerkiksi hyvän ja kestävä yhdyksuntasuunnittelun kautta. Toisaalta liikennejärjestelmän tulee mahdollistaa matkustaminen paikkoihin, joihin on tarve liikkua. Siltä osin kuin liikumme, liikkumisen tulee olla vähäpäästöistä ja lopulta päästötöntä.

Arvoisa puhemies! Me vihreät olemme sitoutuneet tavoitteeseen, että Suomen tulisi olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tätä tavoitetta varten täytyy tarkastella laajasti erilaisia keinoja karsia myös liikenteen ilmastovaikutuksia.

Olemme jo esittäneet joukon keinoja tavoitteen saavuttamiseksi. On tärkeää, että pitkien matkojen liikkumisessa siirrytään yhä enemmän lentoliikenteestä kohti maan pinnalla kulkevaa liikennettä. Raideliikenteen tukeminen on välttämätöntä, ja olemme julkistaneet laajan toimenpidepaketin. Haluamme saada Suomen raiteille. Tarvitsemme pääradan pikaista kehittämistä. Se palvelee merkittävää osaa Suomesta. Tilanne pääradalla on tukala. Tilastojen mukaan VR:n junista yli 90 prosenttia on vuositasolla maksimissaan 5 minuut-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

tia myöhässä aikataulustaan, kun pääradan eteläisellä osuudella noin puolet junista myöhästyy vuositason tarkasteltuna — tämä on siis valtava määrä, kun keskimäärin 90 prosenttia kuitenkin junaliikenteestä toimii varsin hyvin. Tukos Suomen valtimossa on todellinen. Investointi pääataan palvelee merkittävää osaa Suomesta. Tarvitsemme myös nopean junayhteyden Helsingistä Turkuun. Tarvitsemme itäradan kehittämistä. Tarvitsemme lähijunia ja ratikoita.

Liikenteen investointeja olisikin tehtävä nykyistä paremmin yli hallituskausien. Nytkin hankkeita toki suunnitellaan vuosia, mutta tässä selonteossa esitettävä parlamentaarinen työ ja pitkäjänteisempi suunnittelu ovat tervetulleita. Liikennejärjestelmää on suunniteltava osapuolia osallistaen, ekologiset vaatimukset huomioiden, elinkeinoelämän toimintaedellytykset mahdollistaen ja ihmisten sujuva arki turvaten. Tämä ei ole helppo yhtälö. Käsissämme oleva selonteko edistää kuitenkin näitä tavoitteita.

On myös tärkeää löytää uusia tapoja järjestää hankkeiden rahoitus ja toteutus. Esimerkiksi allianssimallit ovat olleet hyvä tapa viedä julkisia infrahankkeita eteenpäin — hyviä esimerkkejä vaikka Tampereen ratikka ja tunneli. Myös hankeyhtiöiden mahdollistaminen on kannatettavaa. Meidän kannattaakin miettiä, miten teemme jatkossa liikennehankkeita siten, että niihin saadaan mahdollisimman paljon myös kumppanuuksia mukaan. Siksi esimerkiksi hankeyhtiöt ovat erittäin tervetulleita.

Arvoisa puhemies! Suomalaisen liikkumisen päästöistä erittäin suuri osa muodostuu edelleen arkisesta liikkumisesta. Oma auto on monille edelleen välttämätön työssäkäyntiin, ja usein moni ajelee yksin. Liikkumisen tapoja pitäisi silti muuttaa monin eri tavoin. Siellä, missä autoilulle on järkeviä vaihtoehtoja, tarvitaan esimerkiksi ruuhkamaksuja. Yksityisautoilu kaupungeissa ei ole aina haitallista vain ilmaston kannalta vaan myös terveyden, viihtyvyyden, turvallisuuden ja kaupunkirakenteen kannalta. Siksi siihen kannattaa puuttua. Teknologian kehityskään ei poista sitä tosiasiaa, että kaupungit tarvitsevat tilaa autoilta ihmisille. Tästä huolimatta me tarvitsemme huomiointia siihen, että kaikkialla Suomessa tilanne ei ole näin, joten me emme voi tehdä liikennepolitiikkaa vain esimerkiksi kasvuseutujen ehdoilla, vaan avainasemassa on ihmisten erilaisten tarpeiden huomiointi.

Arvoisa puhemies! Tällä selonteolla me voimme vastata korjausvelan kasvuun, me voimme toivottavasti vastata liikenteen investointihaasteisiin ja me toivottavasti me saamme yli hallituskausien menevää liikennesuunnittelua Suomeen nykyistä enemmän.

17.41 Jari Myllykoski vas (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suomi on iso maa. Jotta voimme elää täällä hyvin, on ihmisten ja tavaroiden liikkumisen oltava sujuvaa, kohtuuhintaista ja vähäpäästöistä. Vasemmistoliitto kannattaa yli vaalikausien ulottuvaa suunnittelua. Koska liikennejärjestelmän kehittäminen on pitkäjänteistä puuhaa, niin poliittiset heilahtelut eivät saa sitä estää. Yli vaalikausien ulottuvassa suunnitelmassa on sekin hyvä puoli, etteivät hallitusten sisäiset tai ministeriöiden väliset hankaukset pääse turhaan hidastamaan liikennejärjestelmän kehittämistä. Näin ainakin haluan uskoa.

Hieman vielä kysymysmerkiksi jää, miten kerran vaalikaudessa tapahtuva justeeraaminen tulee käytännössä toimimaan — onko 12-vuotinen suunnitelma sittenkin vain nelivuotinen? Toisaalta tarvitsemme nopeaakin reagointikykyä, jos jollain alueella syntyy ennakoitua enemmän toimeliaisuutta tai elinkeinoelämämme rakenteet muuttuvat, kuten esimerkiksi Uudessakaupungissa ja Äänekoskella olemme nähneet. Siksi emme saa itsekäästi hirttäytyä vain tehtyyn suunnitelmaan, vaan reagointikykyä pitää olla muuttuvissa tilanteissa.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Haluamme myös selkeän investointisuunnitelman raideliikenteen kehittämiseen. Junalla pitää päästä liikkumaan nopeasti ja kohtuuhintaisesti niin ihmisten kuin tavaroiden. Tämä ei tapahdu vain pilkkomalla ja kilpailuttamalla vaan korjaamalla rataverkko kuntoon. Suomeen tarvitaan lisää raidekapasiteettia ja ratapihojen turvalaitteiden nopeaa ajantasaistamista.

Arvoisa puhemies! Tässä selonteossa on huomioitu kiitettävästi ilmastonmuutos, joukkoliikenne ja Suomen eri alueiden huomioiminen. Ne ovat vasemmistoliitolle tärkeitä asioita. Samat ratkaisut eivät sovi kaikille: kaupungeissa on aivan erilaiset mahdollisuudet joukkoliikenteelle kuin haja-asutusalueilla.

On hienoa, että selonteossa tunnustetaan liikenteen merkitys koko yhteiskunnan kehityksessä. Pitkän aikavälin arvio investointien takaisinmaksuajasta ja etenkin yhteiskunnallisten tavoitteiden saavuttamisesta on todella tärkeä. Uusilla raiteilla, moottoriteillä, silloilla tai satamilla tavoitellaan aina jotakin yhteistä hyvää, on se sitten ilmastonmuutoksen hillintä, syrjäseutujen nuorten koulumatkat, työssäkäynnin helpottaminen tai teollisuuden kuljetusten nopeuttaminen. Näitä tarvitsee arvioida pitkäjänteisesti, jotta voimme tehdä päätökset siitä, millaisen Suomen me haluamme. Tässä kohtaa selonteko viisaasti ymmärtää, että liikenneinvestoinnit ovat panostusta tulevaisuuden hyvinvointiin.

Arvoisa puhemies! On selvää, että ilmastonmuutoksen hillitsemisen tiukan aikataulun takia ensin täytyy tehdä nopeat ja vaikuttavat toimet. Se tarkoittaa kaupunkien liikennejärjestelmän muutosta: joukkoliikenteen tukea, mahdollisesti ruuhkamaksuja suurille kaupunkiseuduille ja sähkö- ja kaasuautojen lataus- ja tankkausverkoston kattavuutta. Ilmastopolitiikan maksajiksi eivät saa joutua pieni- ja keskituloiset, joille verojen ja maksujen korotukset täytyy kompensoida muussa verotuksessa.

On yhtä selvää, että Suomen kokoisessa maassa tarvitaan suuria liikenneinvestointeja. Me haluamme pitää koko maan yhteydet kunnossa ja väylät julkisessa omistuksessa ja avoimessa hallinnassa. Selonteossa esitetään kolme erilaista skenaariota liikennejärjestelmän rahoitukseen. Perusväylänpitoon tarvitaan vähintään 1,3 miljardia sekä lisää rahaa kehittämishankkeille. Vaihtoehtoisten hankekohtaisten rahoitusmallien mielekkyyttä voidaan myös arvioida, ja se tulee olemaan välttämätöntä.

Sain varajäsenenä seurata tämän suunnitelman valmistelua työryhmässä. Olen osaltani tyytyväinen lopputulokseen, mutta hieman hitaalta tuntuu liikkeellelähtö. Onneksi käsitykseni mukaan virkamiehet ovat kuitenkin jo työn touhussa, ja ensi vaalikaudella saadaan ensimmäiset suunnitelmat hyväksytyä.

Saamme olla tyytyväisiä kansanvallan rooliin suunnitelman laadinnassa. Kun suunnitelmaa valmistelemassa ovat mukana kaikki eduskuntapuolueet ja suunnitelma tuodaan selontekona eduskunnan käsittelyyn, voidaan valmistelua pitää riittävän demokraattisena.

17.47 Mats Löfström r (ryhmäpuheenvuoro): Ärade talman, arvoisa puhemies! Maamme liikennejärjestelmän yleisistä tavoitteista on helppo olla samaa mieltä. Liikennejärjestelmän tulee edistää Suomen kilpailukykyä, perustua ratkaisuihin, jotka ehkäisevät ilmastonmuutosta, ja turvata alueiden elinvoimaisuus, aivan kuten selonteossa sanotaan.

Suomi on pinta-alaltaan suuri maa, jonka asutus on harvaa ja välimatkat pitkiä. Siksi näiden kolmen tavoitteen saavuttaminen on hyvin haastavaa, varsinkin kun julkiset varat ovat rajalliset. Tarvitsemme fiksua ratkaisuja toimivien ja koko maata palvelevien liikennejärjestelmien luomiseksi niin kaupunkien keskustoihin kuin harvaanasutuille alueillekin, saaristolauttoja unohtamatta.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Svenska riksdagsgruppen vill lyfta fram några väsentliga poänger. Det är viktigt att vi identifierar särdragen hos varje region. Trafiksystemet ska utvecklas så att styrkorna i respektive region utnyttjas och främjas. Exempelvis är en exportinriktad region som Österbotten beroende av fungerande kommunikationer på spår, farleder och i luften och på vägar — särskilt riksväg 8 som är en pulsåder längs exportkusten.

I Finlands mest tätbefolkade landskap Nyland är behoven desamma, men lösningarna i många avseenden annorlunda. I miljonmetropolen Helsingforsregionen ska vi fortsätta att satsa på spårtrafik, infrastrukturlösningar som för trafiken under jord, vi ska befrämja en utbyggnad av kollektivtrafik och satsa på välplanerade cykelleder.

Arvoisa puhemies! Liikenteessä liikkuvat odottavat, että Suomi yrittää tosissaan korjata korjausvelan. Ihmiset haluavat ensisijaisesti, että olemassa olevat liikenneväylät ovat kunnossa ja toimivia. Tässä on myös syytä painottaa sitä, että myöskään alemmanasteista yleistä tieverkkoa ei saa laiminlyödä. Alemmanasteinen tieverkko on tärkeä sekä ihmisille että raaka-ainekuljetuksille. Ihmiset ärsyntyvät, jos yksi ylimääräinen autokorjaamokäynti vuodessa johtuu tievaurioista. Siksi ruotsalaisen eduskuntaryhmän on helppoa tukea tulevaisuuden liikennejärjestelmää koskevaa skenaariota, jossa perusväylänpidon rahoitusta lisätään reippaasti.

När det gäller spårinvesteringar i Nyland är behoven stora i olika väderstreck. Förbättringarna av stambanan — som nu är en flaskhals — måste ha hög prioritet, eftersom den så mycket påverkar all tågtrafik i hela landet. Hangö—Hyvinge-banan behöver elektrifieras. I frågan om den så kallade östra kustbanan som är planerad är det väsentligt att dragningen entydigt följer kusten Sibbo—Borgå—Lovisa—Kotka vidare österut.

Det är av största vikt att nuvarande kustbana via Kyrkslätt, Raseborg och hela västra Nyland får mer satsningar. Kustbanan behöver moderniseras och göras effektivare genom dubbelspår, vilket skulle öka kapaciteten, få bort förseningar, höja hastigheten på rälsen och försnabba tidtabellerna.

Arvoisa rouva puhemies! Vaikutusarviointi on tärkeä väline. Vaikutusarviointien tulisi selvästi ja ymmärrettävästi mitata, miten valitut ratkaisut maksavat itsensä takaisin ja hyödyttävät yhteiskuntaa. Tämä on tärkeää maamme kilpailukyvyn kannalta. Suhtaudumme sen takia myönteisesti selonteossa mainittuihin uusiin rahoitusmuotoihin. Realismi on kuitenkin paikallaan. Meidän pitäisi lopettaa Jäämeren radasta ja Tallinnan tunnelista haaveileminen. Ne ovat äärimmäisen kalliita hankkeita, jos ne rahoitetaan valtion budjetista. Sen sijaan pitäisi satsata investointeihin, jotka vahvistavat maamme kilpailukykyä ja tukevat vientiteollisuutta. Meidän pitäisi huolehtia paremmin nykyisestä infrasta, kehittää julkista liikennettä ja tukea liikenteen siirtymistä pois fossiilisista polttoaineista. Tämä on välttämätöntä, jotta Suomi saavuttaa asetetut ilmastotavoitteet.

Det är därför bra att vi går in för långsiktighet och mer systematik när det gäller trafikinvesteringarna, det möjliggör också bättre EU-finansiering. Den aktuella planen som omspänner 12 år kommer att genomföras parallellt med att Finland, Europa och hela världen mäter sin trovärdighet när det gäller klimatpolitiken.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

17.52 **Sari Tanus kd** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valtioneuvoston selonteko liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on tervetullut ja odotettu asiakirja. Tarvitsemme pitkäjänteisyyttä ja yli hallituskausien ulottuvaa suunnitelmallisuutta. Kristillisdemokraattinen eduskuntaryhmä pitää selontekoa ja sen tavoitteita kannatettavina.

Hyvät suunnitelmat eivät kuitenkaan yksin riitä. Ehdotetut toimenpiteet pitää pistää käytäntöön. Liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisiä tavoitteita pitää kiirehtiä. Toimivalla liikennejärjestelmällä on suuri vaikutus maamme elinkeinoelämän menestykseen ja maamme kansainväliseen kilpailukykyyn. Tunnin juna -konseptia tulee kehittää työmatkaliikenteen helpottamiseksi.

Tavoitteiden saavuttaminen vaatii merkittäviä investointeja. Raideliikenteen osalta ai-
van keskeisessä asemassa on pääradan kehittäminen. Tarvitsemme nopean ja luotettavan yhteyden pääkaupunkiseudulta Tampereelle ja siitä pohjoiseen Ouluun. Pääradan matk-
aikojen lyhentämisellä on suuri merkitys maamme elinkeinoille ja niille 3 miljoonalle suo-
malaiselle, jotka elävät radan tuntumassa. Pääratahankkeelle olisi pitänyt saada suunnitte-
luraha jo tämän vuoden budjettiin.

Alueellisen tasapainon säilyttäminen edellyttää myös itäradan ottamista tarkasteluun erityisesti Kouvolasta eteenpäin. Tiehankkeista keskeisimpiä on myös valtatie 3:n paran-
taminen. Tällä hetkellä valtatie 3 on hyvin pitkään korjausta odottanut heikko lenkki, tulp-
pa maantieverkostossamme.

Selonteossa todetaan, että kansainväliset yhteydet on turvattava kustannustehokkaasti. Lentoyhteyksien kehittäminen on avainasemassa myös Suomen viennin kannalta. Helsin-
ki-Vantaan lentoasemaan on investoitu vahvasti, mutta muut kentät ovat jääneet vähem-
mälle huomiolle. Muidenkin lentokenttien tehokkaampaa kehittämistä tarvitaan. Se palve-
lisi vahvasti tavoitetta lentoyhteyksien parantamisesta.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmän kehittäminen ja alueellisten tarpeiden huomi-
oiminen vaativat riittävää rahoitusta. Erilaisia rahoitusratkaisuja pitää ottaa ennakkoluulot-
tomasti tarkasteluun. Velkarahan käyttö keskeisiin hankkeisiin ei saa olla poissuljettu vaiht-
toehto. Panostukset liikenneverkkoon ovat merkittävä sijoitus tulevaisuuteen, joka tuottaa
yhteistä hyvää koko kansakunnalle ja edistää tervettä aluekehitystä.

Rahoitusratkaisut pitää tehdä pitkäjänteisesti ja yli hallituskausien, kuten selonteossa
tuodaan esille. Parlamentaarinen valmistelu ja valvonta ovat tässä keskiössä. On tärkeää,
että kaikkia eduskuntapuolueita kuullaan ja saadaan kaikki sitoutumaan kestäväan liiken-
nejärjestelmäsuunnitelmaan. Liikennehankkeet eivät ole puoluepolitiikkaa eivätkä aluepo-
litiikkaa. Kestävät ratkaisut ottavat huomioon koko Suomen ja kaikkien suomalaisten tar-
peet. Kristillisdemokraattinen eduskuntaryhmä on sitoutunut lisäämään määrärahoja pe-
rusväylänpitoon ja löytämään rahoitusratkaisuja keskeisten liikennehankkeiden toteutta-
miseen.

Arvoisa puhemies! Selonteossa nostetaan esille ilmastopolitiikan suunnitelman mukai-
set tavoitteet liikenteen päästöjen pudottamiseksi. Päästöjen puolittaminen vuoteen 2030
mennessä ja päästötön liikenne vuonna 2045 ovat kovia tavoitteita. Niiden saavuttaminen
ei ole yksinkertainen harjoitus. Tavoitteet ovat kovia, ja niitä kohti pitää suunnata. On kui-
tenkin huomioitava, että Suomi on iso ja harvaan asuttu maa. Erilaiset liikkumismuodot,
myös henkilöautot, ovat välttämättömiä monelle suomalaiselle. Jopa Helsingissä oma auto
on monelle välttämätön oman arjen pyörittämisen ja työnteon kannalta. Nykyisellään jul-
kisen liikenteen hintataso ei vastaa eurooppalaista keskitasoa. Julkisen liikenteen käytettä-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

vyys ja saavutettavuus ovat myös monin paikoin puutteellisia. Julkisen liikenteen kehittämiseen tarvitaan selkeästi lisäpanostuksia.

Arvoisa puhemies! Toimiva liikennejärjestelmä pitää sisällään tiet, rautatiet, vesiväylät, lentoliikenteen sekä liikenteen eri palvelut. Tarvitsemme pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämisessä. Ihmisten ja elinkeinoelämän tarpeet on huomioitava kattavasti. Ilmasto- ja ympäristötekijät on niin ikään otettava huomioon. Näin voidaan rakentaa tulevaisuutta kestävällä tavalla.

Puhemies Paula Risikko: No niin, siellä on debattihalukkuutta. Aloitetaan nyt vaikka edustaja Heinosesta debatti.

17.57 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos hyvistä puheenvuoroista ja kiitos myös ministerille. Tämä 12-vuotinen suunnitelma-ajattelu on kyllä erittäin tervetullutta. Meidän pitää nähdä kauemmaksi tätä kokonaisuutta ja ajatella yhtenäisiä liikkumisen ja kulkemisen ketjuja — radat, tiet, saattoliikenne, tämä kokonaisuus — niin että ihmiset pääsevät liikkumaan sujuvasti, mutta myös tavarat ja kaikki muu. On pystyttävä myös näkemään kauemmaksi teknologian kehittymistä, ja se on ehkä se, mikä eniten estää meidän poliitikkojen hyvää katsetta sinne kauas tulevaisuuteen. Meidän pitäisi olla teknologianeutraaleja lainsäädännössä ja rohkeasti nähdä, että maailma menee kovaa vauhtia ja me emme tiedä, mitä 10—15 vuoden päästä tulee tapahtumaan.

Haluan antaa ministerille kiitosta korjausvelktyöstä, jota jatketaan myös tänä vuonna.

Nostan esille myös autoveron, joka on itse asiassa rajoittamassa meidän autokannan uudistumista kaikista pahiten, ja se olisi myös tehokkain keino uudistaa meidän autokantaa.

17.58 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia myös ministeri Bernerille tämän parlamentaarisen työryhmän johtamisesta. Ei se ihan helppo nakki ollut, mutta maalissa ollaan tältä osin kuitenkin.

Arvoisa puhemies! Kysymyshän on poliittisen tahtotilan muodostamisesta, ja tällä suunnitelmalla tullaan tulevaisuudessa sitä tahtotilaa määrittelemään, ei neljäksi vuodeksi vaan 12 vuodeksi, ja luomaan prosessi, joka kulkee koko ajan eteenpäin. Siihen tarvitaan sitten tietystikin sitä rahoitusta. Tämä 1,3 miljardia perusväylänpitoon ilman muuta tarvitaan, plus myös tietystikin kehittämismäärärahat, onko se sitten 500 miljoonan vai miljardin euron taso. Keskustan ryhmä ja keskusta on kyllä valmiina tukemaan sitä, että haetaan todella muitakin kuin näitä hankeyhtiömalleja, jotta sitä uutta rahoitusta saadaan. Onko se sitten Infra oy:tä, taseyhtiötä vai mitä, mutta ilman tätä meidän keltainen kirja ei tule antamaan vastausta niihin liikennepoliittisiin haasteisiin, jotka kuitenkin ovat ihmisten, liikenteen, elinkeinoelämän, saavutettavuuden ja myös liikenneturvallisuuden kannalta aivan välttämättömiä.

18.00 Mikko Alatalo kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin on hienoa, että tällainen järjestelmäsuunnitelma on nyt tehty, mutta kysyisin: kun tiedämme valtiovarainministeriön kankeuden, voiko tämä valtakunnallinen suunnitelma kaatua naiiviuteensa siinä mielessä, että maakuntien edustajat kuitenkin aina vain edelleen ja edelleen tappelevat verissä päin siitä, minne sitä rahaa annetaan, että käykö sitten kuitenkin niin, että taas joku hallitus korjaa elikkä pyyhkii yli edellisen hallituksen hankkeita? Tämä on se vaara, nimenomaan jos eivät liikennemäärät edes riitä kriteeriksi — sekään ei tunnu

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

riittävän, kun esimerkiksi Kolmostie Tampere—Pohjanmaa-välillä on edelleen ilman ra-
haansa, vaikka se on läntisen Suomen pääväylä.

Sitten taas kun puhutaan muusta kuin liikenteen määrästä, elikkä elinkeinotoiminnasta,
niin silloinhan meidän pitäisi rahoittaa myös Pohjois-Suomea ja muun muassa matkailu-
teitä ja niin edelleen. Miten tämä yhtälö ratkaistaan, jos sitä rahaa ei ole tarpeeksi? Tässä on
juuri se vaara, että vaikka tämä on hyvä asia ja hyvä hanke, se kaatuu tähän sitten taas jäl-
leen kerran. Sen takia me tarvitsemme myös väyläyhtiön, joka saa markkinaehtoista rahaa,
ja sijoituksia tarvitaan eläkeyhtiöiltä ja myöskin muilta yksityisen sektorin toimijoilta.

18.01 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Omalta puo-
leltani ja kokoomuksen puolesta haluan kiittää kaikkia puolueita ja niitä henkilöitä, jotka
osallistuivat tähän parlamentaariseen työryhmään, ja tietenkin erityisesti ministeri Berne-
riä, joka puheenjohtajana sitten veti maaliin nämä. Näen itse samalla tavalla kuin edustaja
Rossi, että kyllähän tämä on ikään kuin tietynnäköinen poliittinen tahdonilmaus sille, että
Suomessa pystytään yksissä tuumin rakentamaan pitkäjänteistä suunnitelmaa sille, miten
eri alueita Suomessa tullaan kohtelemaan nimenomaan liikennepolitiikan näkökulmasta.

Itse ajattelen sillä tavalla, että Suomessa on neljä suuraluetta, pohjoinen, länsi, etelä ja
itä, ja kaikilla on omat tarpeensa. Ne ovat hieman erilaisia, mutta ne pitää ottaa huomioon,
koska on erittäin tärkeätä, että teollisuudelle, yrittäjille ja ihmisille annetaan signaali siitä,
mitä tulee tapahtumaan ja kuinka eri kuljetusmuodot tulevat kehittymään, koska se luo tu-
levaisuudenuskoa eri alueille, vähentää vastakkainasettelua ja lisää työntöä ja tekemisen
meininkiä. Siihenhän meidän pitää Suomessa pyrkiä, että me teemme enemmän töitä ja
meidän bruttokansantuote kasvaa, ja kaikkialla maailmassa liikenneinfra on aivan merki-
tyksellinen sen suhteen, [Puhemies: Aika!] miten ihmiset kokevat oman tulevaisuutensa.

18.02 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin
tämän 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman työryhmässä sain itsekkin olla muka-
na, ja kiitän siitä ilmapiiristä ja siitä yhteistyökyyvystä, mistä saimme yli puoluerajojen
tuossa työryhmässä nauttia. Nythän tuo työryhmämme tuotos on sisällytetty tähän selonte-
koon, josta olemme kovin yksimielisiä, ja sopu on tämän osalta käsin kosketeltavaa. Siksi
vähän ihmetyttää tässä käydyssä keskustelussa se, miksi osa kollegoista on kokenut tämän
yhteisen selonteon yhteydessä tarvetta harrastaa suoraan puoluepolitiikkaa ja luoda näin
eripuraa. Ilmastomuutoksen hillintä ja Suomen kilpailukyvyn edistäminen olivat ne tär-
keimmät kaksi päämäärää tässä liikennejärjestelmätyössä, ja me näimme vahvasti tuossa
yhteisessä työssämme, että päämäärät tukevat toisiaan eivätkä kilpaile keskenään sisältäen
ristiriitaa.

18.04 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tietysti parlamentaris-
mia pitää korostaa, mutta siitä huolimatta ympäristösyistä näen tulevaisuuden sinisenä.

Moni otti puheenvuorossaan kantaa siihen, miten tämä maksetaan, ja siinä yhteydessä
lienee väistämättä todettava, että melkein yhdessä tuumin lähestulkoon kaikki sanovat, että
autoverosta on luovuttava. Toiset luopuisivat nopeammin, toiset hitaammin, mutta kaikki
näkevät autoveron ongelmana autokannan uudistumisen yhteydessä. Jos me katsomme ny-
kyverotusmallia, niin tässähän häviäjänä ovat pienituloiset suurperheet, jotka asuvat haja-
asutusalueella ja tarvitsevat sen auton. Ne joutuvat nykymallissa maksajiksi. Kokonaisuu-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

distus on tehtävä niin, että maksutaakka ei koidu sinne haja-asutusalueelle sille suurperheelle, jolla ei ole varaa uuteen autoon.

18.05 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä on puhuttu näistä uusista rahoitusmalleista, ja perussuomalaiset esittivät vaihtoehtobudjetissaan uuden rahoitusmallin uusille suurille liikennehankkeille. Kyseessä oli siis laki, jossa jokainen eläkevakuutusyhtiö velvoitettaisiin sijoittamaan 5 prosenttia rahastojensa varoista liikennehankkeisiin. Tämä raha käytettäisiin päätie- ja rataverkon parantamiseen vuoteen 2025 mennessä. Ideana tässä mallissa ei ole työeläkekassojen varojen kähveltäminen, sillä valtio maksaisi eläkelaitoksille kohtuullisen koron. Pääoman sijoittamista kohdennettaisiin kotimaiseen infraan ulkomaisien sijoituksien sijaan. Kysyisin oikeastaan ministeriltä: oletteko tutustunut tähän perussuomalaisten esittämään malliin ja oletteko huomannut, miten loistava idea tämä on?

18.06 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aina on sanottu, että ihmisten asumisen ja yritystoiminnan kannalta liikenne on tärkeää, mutta koskaan se ei ole ollut niin tärkeää kuin se on tänä päivänä. Todella pitää kiittää, että liikenneministeri Berner on leijonan lailla taistellut tällä vaalikaudella liikenteen rahoituksen uudistamiseksi.

Missä sitten asuu se konservatismi? Sanonkin suoraan: se asuu valtiovarainministeriössä ja siellä johdossa. [Eduskunnasta: Kyllä!] Me olisimme jo pitemmällä, jos ei olisi niin vanhoillista se budjetointitekniikka, mitä siellä on. Me emme yksin budjettirahoituksen kautta tässä pääse liikkeelle, vaan tarvitaan hankeyhtiöitä, ehkä siitäkkin eteenpäin. Nyt on aika laittaa valtiovarainministeriökin järjestykseen näissä asioissa, ja olemme talkoissa mukana.

Arvoisa puhemies! Tiedustelen: kuinka nopeasti näitä hankeyhtiöitä voidaan saada nyt liikkeelle? Se olisi erittäin tärkeää.

18.07 Olli-Poika Parviainen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! 12 vuotta on pitkä aika etenkin teknologian kehittämisessä, mutta toisaalta jos me katsomme vaikka Suomen ajoneuvokantaa henkilöliikenteessä, niin se vaihtelee 9 vuodesta 14 vuoteen keski-ikästään alueittain ja kuvastaa hyvin sitä, että ratkaisut, jotka me teemme nyt, vaikuttavat vielä 2030-luvullakin, ja tämä tuo tähän työhön varmasti oman haasteensa.

Minä vielä erikseen pyytäisin, että jos ministeri avaisi hiukan sitä, miten olette suunnitelleet käytännön tasolla, että jatkossa yhteensovitetaan näitä intressejä, joita nyt selonteosakin esiteltiin, eli ilmastonmuutoksen torjuntaa, kilpailukyvyn edistämistä ja alueiden elinvoiman ja saavutettavuuden turvaamista. Osittainhan nämä ovat myös toisiaan tukevia, mutta ne vaativat varmasti luovuutta, ja toisaalta me vääjäämättä tulemme törmäämään siihen, minkä monikin täällä on nostanut esiin, että yhdet ratkaisut eivät päde kaikkialla vaan meidän täytyy tarkastella alueita myös ihan alueina erikseen.

18.08 Mats Löfström r (vastauspuheenvuoro): Ärade fru talman! Vi har talat mycket här i kväll om vägar och järnvägar. Men det är också viktigt att poängtera sjöfartens viktiga roll för Finland och för vår export. Nästan 90 procent av utrikeshandeln går med fartyg i våra farleder, och det är viktigt att de ryms med också i prioriteringarna i de här planerna.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Jag vill också på hela svenska riksdagsgruppens vägnar tacka minister Berner för hennes initiativ till de parlamentariska arbetsgrupperna och alla kollegor som har varit med i det här arbetet.

För ett litet land som Finland är det viktigt med långsiktighet och en möjligast stor enighet kring strategiska satsningar — som infrastruktur är. Det här har Sverige visat med sina långsiktiga planer, och det här kan vi ta efter och lära oss av. Därför än en gång tack till initiativet för de här planerna.

18.10 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää tätä parlamentaarista työryhmää tästä työstä, joka on todellakin yli hallituskausien menevä suunnitelma. Tässä on katsottava niin elinkeinoelämän kuin myöskin yksittäisten tielläliikojien tarpeita ja totta kai, niin kuin täällä monessa puheenvuorossa on tuotu esille, ennen kaikkea myös ilmastönäkökulmaa.

Infran rahoitus tarvitsee varmasti uusia avauksia, ja täällä on moitteita annettu valtiovarainministeriön suuntaan siitä, että jarrumiehinä siellä tunnutaan olevan.

Teknologia ehtii varmasti myöskin 12 vuoden periodilla moneen kertaan uusiutua ja parantua, joten välttämättä meidän ei kaikissa suunnitelmissa pidä lukkiutua siihen, mitä tällä hetkellä on, vaan asiat pystyvät kyllä aika tavalla muuttumaan 12 vuoden periodilla.

Korjausvelan umpeen kurominen on kyllä asia, joka varmasti löytyy seuraavankin hallituksen pöydältä, ja siihen tarvitaan kyllä sitoutumista. Siinä mielessä täytyy toivoa, että ymmärretään se, että infrayhteydet ovat kuitenkin tämän maan elinvoimaisuuden tae.

18.11 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itse olisin ryhmäpuheenvuoron käyttäjänä toivonut, että oltaisiin keskitytty varsinkin ryhmäpuheenvuorokierroksella tähän selontekokeskusteluun, mutta, arvoisat kollegat, haluan teille vielä tässäkin kohtaa tähdentää, että SDP:n ilmastopoliittisessa linjapaperissa me tuemme Smart Energy Transition -hankkeessa esitettyä 750 000 vähä- tai nollapäästöisen auton tavoitetta vuodelle 2030 — se ei ole meidän oma esityksemme, vaan me tuemme. [Välihuutoja] En yksinkertaisuudessaan ymmärrä, miten tuosta lauseesta saa yhtälöksi julkisuudessa olleen tarinan, että me puolueena vaadimme nopealla aikajänteellä liikenteeseen 750 000:tä sähköautoa. Tätä tarinaa jatkettiin täällä salissa tänään, ja nyt tässä kohtaa haluan kertoa teille, että se ei pidä paikkaansa. Jos luette tämän ilmastopoliittisen ohjelmanpaperin, niin te näette sieltä, että me tuemme nolla- ja vähäpäästöisen liikenteen kohdalla yhtä lailla myös hybridejä, kaasuautoja ja biopolttoaineita. Vaikka vaalit ovat lähellä, vaalikiima näissä asioissa voisi olla minun mielestäni jossain realismissa.

18.12 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä selonteko on hyvä pohja tulevaisuuteen, ja toivottavasti parlamentaarisesti päästään yhteisymmärrykseen näistä asioista eteenkinpäin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on tarkasteltava kaikkia kulkumuotoja kokonaisuutena. Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja siksi siinä on otettava huomioon kaupunkiseutujen, työssäkäyntialueiden, pitkämatkaisen liikenteen ja haja-asutusalueiden erilaiset tarpeet. Ne tarpeet ovat eri puolilla Suomea hyvinkin erilaisia.

Tiestön, ratojen ja vesiväylien säännöllinen huolto tulee aina halvemmaksi kuin viimeiseen asti lykätty perusparannus, ja siksi on erittäin hyvä, että tällä hallituskaudella on pa-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

nostettu perusväylänpitoon. Se on oikea linja myöskin tulevaisuudessa, ja siksi se 300 miljoonaa euroa vuodessa lisää tulevaisuudessa on hyvä asia.

Sitten kun täällä on puhuttu niin tunnin radasta, pääradasta kuin itäradasta, niin itse toivon, että näitä kaikkia viedään myöskin jatkossa [Puhemies koputtaa] tasavertaisesti eteenpäin. Se palvelee koko Suomea.

18.13 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin kiitan ministeriä ja tätä työryhmää, joka on tehnyt hyvää työtä.

Hieman jään miettimään, onko tämä kokonaismalli tämän eteenpäinviennissä liiankin raskas. Tähän sidotaan hirveän paljon voimavaroja eri tasoilla. Mutta ehkä se näin vaatii. Tärkeintä on, että parlamentaarinen työ on mukana ja eduskunnan tahto tulee lopulta esille.

Tähän liittyy helposti se ongelma, että tällaisesta suunnitelmasta tulee hyvin jäykkä. Jos esimerkiksi johonkin 100 kilometrin päähän erämaahan tulee kaivos, niin silloin tarvitaan nopeasti liikenneyhteydet, sekä maantie- että rautatieyhteydet, ja tämäläpäänsi tilanteisiin pitää pystyä varautumaan.

Sitten näitä rahoitusmalleja pitää rohkeasti kyllä lähteä nyt ajamaan eteenpäin.

18.14 Joakim Strand r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille ja kiitos muillekin hyvistä puheenvuoroista.

Itse haluaisin lyhyesti muistuttaa meitä pohjoismaisesta ja globaalistakin yhteydestä. Tästä esimerkkinä on se, kuinka Mo i Ranan satamajohtaja Norjassa tuulettaa Vaasa—Uumaja-yhteyden uutta ympäristöystävällistä, tehokasta laivaa. Itse olen ollut monessa hankkeessa mukana Merenkurkun neuvoston kautta, jossa olemme norjalaisten ja ruotsalaisten ystävien kanssa myös miettineet, kuinka rakennetaan parempia yhteyksiä Ruotsin läpi Atlantin rannikolle asti.

Toivon siis, että jatkossa huomioidaan myös teollisuutemme sekä eri alueiden kytkökset muihin Pohjoismaihin ja myös muihin kansainvälisiin tavara- ja arvovirtoihin; mietin Koillisväylää, Kiinan uutta Silkkitie-strategiaa ja muitakin. Tämä varmaan auttaa meitä myös aktiviteeteissamme suhteessa Euroopan unioniin ja rahoituksen saamiseen.

Jag skulle också vilja passa på att fråga hur ministern ser på möjligheten att ytterligare stärka och koordinera det här nordiska samarbetet med tanke på framtiden.

18.15 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tuossa ryhmäpuheenvuorokierroksella olin havaitsevinani kyllä hyvin laajaa ja hyvää yhteisymmärrystä tälle selonteolle, ja sitä ilolla tervehdin. Tämä on pitkä ja haasteellinen työ ollut ministerille vetää, ja toisaalta tässä katsotaan todellakin nyt 12 vuoden päähän tulevaisuuteen. Siksi on tärkeää, että täällä salissa nyt on hyvä, laaja yhteisymmärrys, että tätä asiaa viedään yhdessä eteenpäin.

Totta kai tässä on haasteita, ja itsekin näen niin, että tämä rahoitusyhtiön perustaminen on se isoin kysymys, ja jos tässä, niin kuin täällä salissa, vallitsee hyvä yhteisymmärrys, niin siinä on mahdollisuuksia edetä. Täällä on esitetty tämän valtiovarainministeriön näkökulman duubiona, että se on se suurin tulppa. Näin itsekin koen tällä hetkellä, että siihen suuntaan meidän pitää sitä valmistelutyötä jatkaa, että sen tahon kanssa päästäisiin siinä asiassa yhteisesti eteenpäin.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

18.17 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin, kuten täällä keskustelussakin on tullut esille, Suomi täytyy tunnistaa neljään eri lohkoon ja ottaa huomioon niitten alueiden erilaisuus. Ihan yhtä tärkeätä on perusväylänpidon rahoituksen pitkäjänteisyydestä huolehtiminen hallituskausien jokaisella vuodella tästä eteenpäin. Yksi selkeä huomio on, että rahoituksen pitää lisääntyä ja sitä ei voida vähentää, ja sen vuoksi on tärkeää, että arvioidaan mahdollisuuksia vaihtoehtoisten rahoitusmallien käyttöönotolle muun muassa näiden hankeyhtiöiden muodossa.

Lähtökohtana pitää olla, että liikenneverkon kehittämiseen käytettävissä olevan rahoituksen on lisäännyttävä, kuten sanoin, jotta liikenneverkko ei toimisi yhteiskunnan kehityksen esteenä vaan päinvastoin tukisi sitä, mitä varten se on alun perinkin tähän yhteiskuntaan rakennettu. [Puhemies koputtaa] On myös muistettava, että näistä liikennejärjestelmätasotavoitteista [Puhemies: Aika!] on johdettavissa selkeästi mitattavia palvelulupauksia.

18.18 **Ari Jalonen sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pohjalla on tosiaan kaikkien tunnustama korjausvelka, ja tämä hallitus on nyt ottanut sen ikään kuin haltuun, mutta samaan aikaan on todettava myös se, että hankkeisiin on sitten tullut investointivelkaa. Kun otetaan huomioon se, että liikenne on todella monimuotoista ja jokainen niistä muodoista vaatii omia panostuksiaan... Jos otetaan raideliikenne esimerkiksi, niin paikallisliikenne tarvitsee tietyn infran, pitkän matkan nopeat henkilöliikenteet tarvitsevat oman näkökantansa ja tilansa, missä liikkua, ja samaan aikaan kun tavaraliikenne liikkuu siellä samoilla raiteilla, niin havaitaan, että pelkästään raideverkkoa pitää kehittää monelta eri näkökantilta, ja tässä on suuria haasteita. Kokonaisuus tulee ottaa huomioon.

18.19 **Sari Tanus kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos, että minäkin ryhmäpuheenvuoron pitäjänä saan toisen puheenvuoron. Olisin halunnut nostaa esille vielä pääradan tilannetta. Siis Helsingin ja Tampereen välinen osuushan on Suomen kirkaasti vilkkaimmin liikennöity rataosuus, ja sillä on päivittäin haasteita. Kapasiteetti on aivan liian pieni siinä. Kuitenkin junaliikenne pääkaupunkiseudun ja Pohjanmaan, Keski-Suomen ja Satakunnan välillä kulkee Tampereen kautta pääradalla, ja Tampereen kautta Helsinkiin kulkee suuri osa koko Suomen rataliikenteestä. Niin kuin sanottu, kapasiteetti tällä osuudella on aivan liian pieni, ja olisinkin kysynyt nyt ministeriltä: voisitteko ajatella, että näitä suunnitelmia ja toteutuksia voitaisiin tehdä jotenkin nopeutetussa tahdissa, koska suunnitelmat vievät pitkään ja toteutus vie pitkään, mutta on mahdollista myös miettiä nopeutettuja vaihtoehtoja? Voin kyllä kertoa myös omasta melkein päivittäisestä kokemuksestani, että parannukset ovat todella tarpeen sillä välillä.

18.20 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Juuri niin kuin äskeisessä puheenvuorossa edustaja Tanus puhui, päärata on todella ylivoimaisesti eniten liikennöity rata, ja tämä alkupää erityisesti täytyy saada kuntoon, jotta myös yhteydet Poriin, Jyväskylään ja myös pohjoiseen toimivat. Minun mielestäni kannattaisi nyt unohtaa nämä hötkyilyt Jäämeren radoista ja Tallinnan-tunneleista ja keskittyä suomalaiseen liikenteeseen.

Mutta mitä tulee päästöihin, niin tuo tavoite, 700 000 sähköautoa 2030 mennessä, on ylioptimistinen. Ja todellakin, riittävätkö koboltti- ja litiumvarat? Onko se eettisesti oikein, että lapset sitä kaivavat Kongossa? Ja mihin on unohtunut biodiesel, mihin on unohtunut

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

biokaasu, jota Suomessa voidaan tuottaa? Jotenkin tämä keskustelu on harhautunut väärille raiteille siinä mielessä. Ennen kaikkea auton hankinnan verottamisesta luopumalla voidaan vaikuttaa autokannan ikään, ja tämän pitäisi näkyä myös seuraavassa hallitusohjelmassa toivon mukaan.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Annan vielä viisi vastauspuheenvuoroa, ja sen jälkeen annetaan ministerille vastauspuheenvuoro ja katsotaan sitten, mikä on tilanne.

18.21 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämän keskustelun tarkoitus on pohtia pitkäjänteistä suunnitelmaa, ja ainakin itse tarkoituksella pidättäydyn ottamasta kantaa mihinkään yksittäiseen hankkeeseen. Totean vain sen, että joka puolella maata on tärkeitä hankkeita niin ihmisten kannalta, teollisuuden kannalta kuin yrittämisen ja yritysten kannalta mutta kannattaa ehkä rauhoittua ennen vaaleja, ettei lähde vaatimaan itselle kaikkea. Niitä tarpeita on muuallakin: päärata on tarpeellinen, Turun tunnin juna, itäradat ja kaikki, eikä unohdeta kumipyöräliikennettä ja kaikkea. Nämä pitää maltilla ja parlamentaarisesti hoitaa. Minä pidän suurena voittona sitä, että täällä on maininta parlamentaarisesta ohjausryhmästä, joka lähtee myös vaalien jälkeen toimimaan, ja sitten arvioidaan koko maan tarpeet yhdellä kertaa ja tehdään pitkäjänteinen suunnitelma.

18.22 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustajakollegasta Eestilän arvokkaasta puheenvuorosta on helppo jatkaa — kenties minun viimeinen puheenvuoroni tähän aiheeseen. Haluan tässä lopuksi painottaa, että tässä 12-vuotisessa liikennejärjestelmän työstämisessä on äärimmäisen tärkeää olla tavoitteena ja myös tekona se, että väyläverkosta huolehditaan aivan koko maassa, ei niin, että tehdään siltarumpupoliittikkaa ja jo nyt huudellaan siitä, mille alueelle mitään hankkeita. Liikennehankkeiden vertailemiseksi on kehitettävä yhteismitallisia arviointityökaluja, ja uusia hankkeita priorisoitaessa on pystyttävä aiempaa laajempaan vaikutusten arviointiin — aivan ehdottomasti tämän pitää olla tämän työn ytimessä. Sitten hankkeiden kohdalla pitää huomioida erityisesti vaikutukset elinkeinoelämään, työllisyyteen, liikennemääriin ja tietysti myös alueelliseen kehitykseen.

Arvostan tätä työtä, jota on parlamentaarisesti tehty, mutta uskallan todeta sen — minkä varmasti toteaa moni muukin tässä salissa — että tämä käsittelyssä oleva selonteko on kuitenkin varsin ympäröity. Kaikki ratkeaa lopulta siinä, miten puolueet kunnioittavat suunnitelmaa ja parlamentaarista työtä ja mikä on oikea balanssi hallitusohjelman ja tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman välillä. [Puhemies: Aika!] Elikä työ jatkuu seuraavalla vaalikaudella.

18.24 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä ylivoimaisesti tärkeintä on se, että me katsomme elinkeinoelämän tarpeet ensimmäisenä, ja sitten se palvelee samalla ihmisiä. Tässä yhteydessä ei todellakaan ole syytä yksittäisiin hankkeisiin mennä, mutta otan esimerkin kuitenkin Vaajakosken kohdasta, jossa menee Nelostie, Ystie, 13-tie ja 23-tie eli neljä valtatietä, joista yksi on Eurooppa-tie. Siinä on sellainen pullonkaula, jossa viikoittain tulee seisottua ruuhkassa. Siellä on raskas liikenne, siellä on kevyt liikenne, siellä on paikallisliikenne, kaikki seisovat. Se on valtava kustannus kansantaloudelle, kun kallis kalusto seisoo paikallaan tai etenee hitaasti, miehet ajavat autoa ja työajat ja ajoajat menevät ohi ja muuta tällaista. Kyllä tällaiset kohdat pitää ottaa

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

vakavasti ja pitää saada poistettua meidän tieverkosta. Muualla Suomessa ei todellakaan ole sellaista paikkaa kuin on Vaajakoskella, kun on neljä valtatietä samassa.

18.25 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan vielä omassa puheenvuorossani nostaa tuon rautateiden merkityksen Suomelle. Niin kuin täällä on kuultu, elinkeinoelämä on yksi tärkeä mittari sille, miten niitä on, eli raideliikenteen kehittämiseksi Suomessa. Suomessa todellakin tämä Helsinki—Tampere-väli on se ensimmäinen korjattavissa oleva ruuhkautuva väli, ja sen kuntoon saattaminen auttaa liikennettä niin itään kuin länteenkin, kun se pullonkaula saadaan siitä korjatuksi — siinä tulevat elinkeinoelämän tarpeet ja sillä lailla myös henkilöliikennetarpeet. Totta kai sitten tulevat itäradat ja nämä Turun radat välittömästi sen jälkeen.

Toinen tärkeä asia tässä selonteossa on minusta se, että kiinnitetään huomiota polttoaineratkaisuihin eikä keskitytä välttämättä yhteen, vaan on biodieseliä ja biokaasua, niin kuin tässä muun muassa edustaja Alatalo sanoi. Kotimaista energiaaahan siinä pitäisi pystyä painottamaan ja kehittämään, ja siinä tämän jakeluvelvoitteen kehittäminen on minun mielestäni yksi tärkeä ratkaisu.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Sitten viimeinen puheenvuoro, edustaja Jalonen, ja sen jälkeen ministeri.

18.26 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yksi asia, mistä tässä ei ole vielä sanottu, on liikenne- ja viestintävaliokunnan se toinen puoli eli viestintäpuoli. 5G-verkko on kovaa vauhtia kehittymässä, ja liikenteen väheneminen on yksi asia, mikä on sinänsä positiivista, jos se tehdään etätöiden mahdollistamisen kautta, eli nämä viestintäpuolet on myös otettava huomioon.

Totean tähän väliin Tallinnan-tunnelista ja muista isommista hankkeista, että ne eivät budjettiin tule mahtumaan ja budjetista niitä ei yksinomaan voi ajatella rakennettavan.

Korjausvelka on se ensimmäinen, ja sitten pitää kehittää avoimesti tätä kokonaisuutta, mikä tässä on, nimenomaan viestinnästä eri liikennemuotoihin, joukkoliikenteen kehittäminen MaaS-keinoin, ynnä muuta, ynnä muuta. Me olemme liikenteen parissa semmoisessa muutoksessa, että välttämättä tänään ei tiedetä, mitä huomenna tulee uutisista. Kokonaisuus — sitä painotan.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Ja tämän debattiosuuden päättää ministeri Berner, 5 minuuttia, olkaa hyvä.

18.27 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Rouva puhemies! Haluan kiittää kaikkia eduskuntaryhmiä tästä yhteisestä työstä, jota olemme tehneet parlamentarisessa työryhmässä hyvässä hengessä, luottamuksellisesti ja eteenpäin katsoen. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma nojaa lainsäädäntöön, ja sitä myötä siitä syntyy myös velvoittava työkalu. Toivon myöskin, että kaikki eduskuntaryhmät sitoutuvat jatkossakin parlamentarisesti tätä prosessia kehittämään. Kun tätä viedään eteenpäin, niin toivon myös, että nojaamme mahdollisimman paljon tietoon.

Meillä on 12 aluetta ja ilmansuuntaa Suomessa. Jokaisella on omat tarpeensa — pohjoisella ja läntisellä Suomella, itäisellä Suomella, eteläisellä Suomella. Meillä on myöskin neljä erilaista liikennemuotoa: meillä on raiteet, meillä on tiet, meillä on vesi- ja meriliikenne.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

kenne, meillä on ilmaliikenne. Myös näiden tulee entistä enemmän tehdä yhteistyötä, integroitua toisiinsa, syöttää toisilleen liikennettä.

Liikenteen merkittäväksi tekijäksi on tullut myöskin kaikki se data ja tieto, joka siihen liittyy, teknologinen kehitys ja samoin myöskin se, miten me ohjaamme liikennettä ja miten me huolehdimme liikenteen sujuvuudesta ja priorisoinneista. Tällä kaudella olemme merkittävästi panostaneet näiden olosuhteiden luomiseksi. Me olemme panostaneet siihen, että meidän liikenteenohjauksemme tulee olemaan ensiluokkaista, uutta ja integroitunutta ja että se huolehtii siitä, että meidän neljä liikennemuotoamme toimivat entistä enemmän yhteen.

Samanaikaisesti me olemme uudistaneet laajasti meidän lainsäädäntöämme. Oikeastaan kaikissa mahdollisissa suurissa kokonaisuuksissa olemme valmistautuneet teknologian muutokseen. Olemme myöskin valmistautuneet siihen, että meillä on Suomessa edellytyksiä synnyttää parempaa tuottavuutta mutta myös parempia yhteyksiä.

Se, mitä me vielä tarvitsemme, on suunta ilmastonmuutoksen osalta ja myöskin se, miten me ratkaisemme infran rahoituksen kestäväällä pohjalla. Nämä asiat eivät ole toisiaan vastakkain vaan ne tukevat toisiaan, mutta ne edellyttävät sinänsä sen, että teemme siinä välimaastossa arvovalintoja, valintoja siitä, miten ihmisten liikkuminen on kestävä, miten me huolehdimme elinkeinoelämän kustannuksista ja logistiikan kustannuksista, ja samalla myöskin siitä, miten me luomme ennustettavuutta.

Meillä on valtavasti luotu työkaluja tällä kaudella, ja nyt oikeastaan seuraavalla kaudella on aika toimeenpanna. Tämä tarkoittaa myöskin sitä, että meidän täytyy avoimesti katsoa kaikkia niitä avauksia, joita tulee liikenteen rahoituksen edistämiseksi. Meillä on sinänsä ollut mahdollista löytää yhteistä tahtotilaa suurten raidehankkeiden osalta. Näkemys hankeyhtiöistä on meille yhteinen, ja me pystymme siltä osalta liikkumaan eteenpäin. Meillä on yhteistä tahtotilaa myöskin korjausvelan suhteen ja perusväylänpidon tason nostamisen osalta. Tässä toivon, että kaikki eduskuntaryhmät pitävät omista sitoumuksistaan kiinni, ja toivottavasti pystymme vielä tällä kaudellakin vaalien jälkeen nostamaan perusväylänpidon tasoa siihen, mihin se on luvattu. Nyt alkuvuodesta meillä on 100 miljoonaa käytettävissä, ja vielä 200 miljoonaa tälle vuodelle tarvitaan.

Sitten on kysymys siitä, miten me ratkaisemme meidän investointivelkaa — miten me huolehdimme siitä, että se noin 35—56 miljardia, jota meillä eri arvioiden mukaan on Suomessa investointivelkaa, rahoitetaan? Se ei tule olemaan mahdollista ilman uusia rahoitusmalleja, ja silloin me emme puhu pelkästään siitä, miten työeläkeyhtiöt, yksityinen sektori tai EUosallistuvat, sillä monet näistä eivät ole tämän tyyppiselle rahoitukselle kelvollisia, vaan me puhumme siitä, että me tarvitsemme uusia kiertoliittymiä, me tarvitsemme ohitusreitit, me tarvitsemme uusia yhteysvälejä, me tarvitsemme raiteita, jotka tarvitsevat sähköistystä ja nopeutusta, ja näiden hankkeiden rahoitukseen me tarvitsemme ratkaisun. Se edellyttää verotuksen uudistamista, ja se edellyttää myöskin avointa keskustelua siitä, voimmeko siirtyä omistamisen verottamisesta käytöstä maksamiseen. Nämä ovat valintoja, joilta ei nyt kannata sulkea ovia. Kannattaa katsoa, miten näiden osalta löydetään sellaista, mikä samalla tukee meidän ilmastotavoitteita ja myöskin kytkeytyy suoraan infran rahoitukseen.

Tässä teillä on käsissänne kaikki edellytykset, ja uskon, että tämä parlamentaarinen työryhmä — se työskentely, jota olemme siellä tehneet, tämä loppuraportti ja nyt teillä käsissänne oleva selonteko — antaa eväitä sille, että seuraavalla kaudella pystytte jatkamaan ja katsomaan hyviä ratkaisuja eteenpäin, ja luotan siihen, että tämä työ kantaa myöskin pi-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

demmälle. Kiitos vielä kerran tästä yhteistyöstä. Kiitoksia myöskin tästä kaudesta, ja toivon, että tällä tiellä pääsemme eteenpäin. — Ja sen 5G:n osalta, edustaja Jalonen, ollaan myöskin jo pitkällä, ja digitaalisen infran strategiakin on jo valmiina. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Nyt mennään sitten puhujalistaan.

18.33 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! Todellakin liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskeiset päämäärät ovat Suomen kilpailukyvyn edistäminen, ilmastomuutoksen torjunta sekä alueiden saavutettavuus ja elinvoimaisuus. Viennin edistäminen ja talouskasvu nojaavat toimivaan liikennejärjestelmään, ja todellakin liikennejärjestelmällä on keskeinen asema tässä asiassa. Mutta yksittäistä ihmistäkään ei voida unohtaa. Tämä on erittäin tärkeää, kun ajatellaan työ- ja asuinpaikan valintaa, mihin jokaisella on oma oikeutensa, ja nythän edellytetään, että työtä käydään tekemässä kauempanakin.

Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 20—31 päätetään ensi vuoden aikana, siis vuonna 20, ja on tärkeää, että valmistelutyötä jatketaan, ja todella toivon, niin kuin tuossa debattipuheenvuorossa sanoin, että siitä ei tule sellainen kissanhännänveto vaan että todella oikeasti katsotaan liikennemääriä ja niitä kriteerejä — viittasin muun muassa Kolmostiehen — ja toisaalta sitten taas elinkeinopoliittisia vaikutuksia siinä, mitä teitä valitaan. Samoin tietysti kun puhutaan radoista — esimerkiksi pääradan uusi tunnin juna -hanke, joka on todella iso — on nimenomaan kysymys siitä, mikä vaikutus niillä on koko Suomeen.

Todellakin pitkään jatkuneen korjausvelan lisääntymisen jälkeen on päästy tilanteeseen, jossa rahoitusta lisäämällä — kiitos hallituksen — on saatu aikaan tilanne, jossa korjausvelka ei nyt juuri kasva, mutta se alkaa taas kasvamaan, jos ei rahaa ole lisää. Se voidaan toteuttaa budjettirahoituksella, mutta silloin nämä uudet investoinnit täytyy todellakin saada rahoitettua muuten, ja siinä täytyy silloin miettiä myös sitä, olemmeko me valmiita maksamaan esimerkiksi tiemaksuja, jolloin vaihtoehtona sitten siellä on myös maa-seututie, jossa ei ole tiemaksuja, niin kuin on Ranskassa ja Saksassa ja muuallakin Keski-Euroopassa.

Yksi suuri huolenaihe on Suomen autokannan keski-ikä, joka on korkea, ja auton hankinnan verottamisesta luopumalla voidaan vaikuttaa autokantaan ja näin myös päästöjä vähentää. Ranskassa jo mellakoitiin dieserveron nostoa vastaan. Taannoin dieseliä pidettiin vielä ekologisena polttoaineena, mutta nyt se on asiantuntijoiden mukaan myrkky. Suomessa suuri yleisö taas toivoo dieserveron poistoa. On totta, että käyttövoimavero on ajanut tiensä päähän. Autoilun kustannukset ovat muutenkin korkeat, joukkoliikennettä ei kaikkialla ole, ja ihmisten on päästävä töihin sorateiltakin. Romutusmaksu kohdistui ehkä noihin parempituloiisiin siinä mielessä, että monella ei ole varaa ostaa uutta autoa. Jos pienituloinen saisi romutusmaksun myös käytetyn auton ostosta, silloin päästöjä voitaisiin oikeasti vähentää, jos halutaan. Todellakin kun puhun sähkö- ja hybridautoista, niin toistaiseksi vähävaraisilla on rajalliset mahdollisuudet niihin. Toki saattaa tässä kymmenessä vuodessa tapahtua paljon edistystä ja myös sähkö- ja hybridautot halventuvat, mutta siinä voi kyllä kysyä, pitääkö sitten olla jotain hankintatukea tai verotuksellista porkkanaa tai muuta.

Kotimainen biokaasu tosiaan lasketaan kasvihuonevaikutuksiltaan nollapäästöiseksi, ja todella se olisi hyvä vaihtoehto myös, kun puhutaan kovasti näistä sähköautoista. Biojäte jalostetaan metaaniksi, ja todella kaasua tuotetaan Suomessa jo nyt melkein 50 000 auton

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

tarvitsema määrä. Vaikka biokaasun tankkauspaikkoja ei vielä ole kattavasti, täytyy muistaa, että lähes kaikki Suomessa kaasulla kulkevat henkilöautot ovat biofuel-hybridejä, eli niissä on myös bensatankki. Näin kaasuautoilijakin voi tehdä Lapin-matkansa omalla autollaan. Biokaasun käyttö luo työpaikkoja ja parantaa Suomen polttoaineomavaraisuutta.

Myös ilmastotavoitteiden saavuttaminen on tavoitteena, kun tieverkkoa parannetaan. Tietysti totta kai rautateillä pitää kulkea tavaraa, mutta kaikkialle eivät raiteet mene, ja kylä se näin on vain, että tavaraliikenteestäkin leijonanosa kulkee kumipyörillä, ja se täytyy muistaa.

Todellakin me tarvitsemme valtionenemmistöistä väyläyhtiötä, jotta saataisiin myös markkinaehtoista rahaa näihin investointeihin, ja meidän täytyy muuttaa asennettamme niin, että me olemme valmiita maksamaan myös teiden käytöstä. Muussa tapauksessa me tulemme jäämään kehitysmaaksi Keski-Eurooppaan verrattuna.

18.38 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on siis valtioneuvoston selonteko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta. Kuten edustaja Ronkainen perussuomalaisten ryhmäpuheenvuorossa jo totesi, liikenteen suunnittelussa tulee ehdottomasti korostaa sekä elinkeinoelämän että ihmisten liikkumistarpeiden toteutumista. Liikenteen tulee olla sekä sujuvaa että turvallista ja mielellään myös kohtuuhintaista.

Vaalikauden aikana aiempaa paremmin hallintaan saadusta korjausvelasta huolimatta monet liikenneväylät ovat nykyisin edelleen niin heikossa kunnossa, että liikenne takkuu ja ohitustilanteissa joudutaan aivan liian usein läheltä piti -tilanteisiin. Pahimmat vaaran paikat ovat monelta osin tiedossa ja osin suunnitelmatkin valmiina, mutta määrärahoja perusparannuksiin ei ole kaikesta huolimatta löytynyt. Se on suuri vahinko, sillä hitaat ja heikot liikenneyhteydet lisäävät teollisuuden ja elinkeinoelämän kustannuksia ja heikentävät siten niiden kilpailukykyä kansainvälisillä markkinoilla. Maamme harva asutus ja pitkät etäisyydet vaikeuttavat tilannetta entisestään.

Arvoisa puhemies! Väyläverkkoa on syytä kehittää pitkäjänteisesti, suunnitelmallisesti ja määrätietoisesti. Se maksaa itsensä pitkällä tähtäimellä takaisin työllisyysasteen nousun myötä ja kohonneina verotuloina. On myös syytä harkita vakavasti sitä, voisivatko eläkeyhtiöt sijoittaa osan hallinnoimastaan varallisuudesta tuottavasti ja turvaavasti lainaamalla sen väyläverkoston edellyttämiin investointeihin kohtuullisella korolla, kuten perussuomalaiset ovat aiemmin esittäneet.

Arvoisa puhemies! Kokonaisuutena arvioiden on joka tapauksessa myönteistä, että liikennepolitiikkaa ohjataan jatkossa selvästi nykyistä pidemmällä tähtäimellä, vaikka kehittämissuunnista ja -keinoista ei nähtävästi ollakaan puolueiden välillä yksimielisiä. Kolme vaalikautta eli 12 vuotta on jo kohtuullisen pitkä aikajänne varsinkin poliittisessa päätöksenteossa, vaikka liikenneväylien kehittämisessä tulisi pyrkiä tätäkin pidempien ajanjaksojen ja niiden kuluessa tapahtuvien muutosten ennakoimiseen ja hahmottamiseen ainakin mahdollisuuksien mukaan. Luonnollisesti suunnitelmissa tulee olla myös jouston varaa, jos olosuhteet muuttuvat.

Arvoisa puhemies! Autoilu on Suomessa liian kallista. Hintavia ovat sekä uudet ajoneuvot että polttoaine, monien suomalaisten ajamat vanhat autot eivät niinkään. Halvemmaksi autoilu ei ainakaan tule, jos polttomootoriautot korvataan pikatahdilla sähköautoilla, kuten julkisuudessa on esitetty. On myös huomioitava, että sähköautojen akkujen valmistus on ympäristön ja luonnonvarojen kannalta varsin kuluttavaa eikä esimerkiksi suurimittaisista sähköautojen latauskapasiteettia pystytäkään järjestämään ilman uusia ydinvoimaloita. Vaik-

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

ka ydinvoimaloissa tuotettu sähkökin tulee lopulta kuluttajalle töpselistä, niin se ei tapahdu nopeasti eikä ole ilmaista — ei varsinkaan, jos ydinvoimalan tilaus tehdään Arevalta.

Olisikin mielenkiintoista kuulla, miten esimerkiksi vihreät suhtautuvat ydinvoiman lisärakentamiseen. Tarve siihen on väistämättä edessä, jos sähköautomania saa Suomessa valan, kuten useimpien poliittisten päättäjien mielessä näyttää nyt käyvän, riippumatta siitä, onko kansalaisilla varaa sähköautoihin tai edes kohonneisiin sähkölaskuihin.

Arvoisa puhemies! Autoilun lisäksi myös rataverkostoon on syytä panostaa merkittävästi. Kaikilla kansalaisilla ei ole varaa tai edes tarvetta autoon, ja nopeammat junayhteydet lisäävät huomattavasti työvoiman liikkuvuutta ja parantavat työllisyysastetta. Tarvetta on myös itä—länsi-suuntaisten poikittaisyhteyksien kehittämiseksi esimerkiksi Pori—Parkano—Haapamäki-välillä ja siitä edelleen eteenpäin, jotta vientiteollisuuden tuotteet saataisiin kustannustehokkaasti satamiin.

Arvoisa puhemies! Erityistä huomiota on silti kiinnitettävä suurta osaa Suomesta palvelevan pääradan toimivuuteen muun muassa lisäraiteita rakentamalla. Nykyinen kapasiteetti on sekä pääradalla että muuallakin rataverkossa osoittautunut riittämättömäksi, mikä on osaltaan pahentanut VR:n vaikeuksia ja lisännyt edelleen junien toistuvia myöhästymisiä varsinkin talvella. Ongelmat heijastuvat eri puolille rataverkkoa, kun yhteysjunat joutuvat odottamaan matkustajia.

Arvoisa puhemies! Heitän lopuksi pallon VR:n hallintoneuvostolle sen suhteen, että [Puhemies koputtaa] junaliikenteen houkuttelevuuteen vaikuttaa olennaisesti aikataulussa pysyminen. Ellei joukkoliikenteessä matkustaminen ole miellyttävää, valitsee yhä useampi jatkossakin väistämättä ja täysin ymmärrettävästi oman auton joukkoliikennevaihtoehdon sijaan. Tämä lisää myös tieliikenteen pullonkaulojen syntyä, mikä tuskin on kenenkään tavoite.

18.44 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Yksi syy siihen, että meillä sekä perusväylänpitoon kohdennettu budjettirahoitus että kehittämishankkeisiin kohdennettu budjettirahoitus on pieni, on tietenkin se, että meidän valtion taloudellinen tilanne ei ole ollut riittävän hyvä, jotta me olisimme voineet infraan satsata kansantalouteen suhteutettuna saman verran kuin Ruotsi. Se on ymmärrettävää, kun sama raha kilpailee sosiaali- ja terveydenhuollon kanssa ja monen muun tärkeän budjettimenon kanssa.

Nämä Suomi—Ruotsi-maaottelut herättävät aina kiinnostusta, tai ainakin menneisyydessä herättivät kiinnostusta, ja nyt kun katsoo verotusta ja liikenneinfraan kohdistuneita investointeja, niin aika mielenkiintoisia taulukoita löytyy netistä. Tässä on vuodelta 2016 taulukko, jossa todetaan, että Suomi verottaa liikennettä 8 miljardilla. Ruotsin vastaava luku on 9,6 miljardia. Jos me suhteutamme tämän kansantalouteen, niin Suomi verottaa liikennettä lähes kaksi kertaa enemmän kuin Ruotsi. Se on minun mielestäni siinä mielessä ongelma, että kun pyörät pitäisi pitää pyörimässä ja talouden pyörät ennen kaikkea pitää pyörimässä, niin mitä kalliimpaa liikenne on ja mitä kalliimpaa on liikkuminen, sitä enemmän tavallaan kansantalouden tuottokyky heikkenee. Tämä on jotenkin hankala tilanne, ja me emme budjettikirjan kautta pääse eteenpäin. Kun Ruotsi sijoittaa verotetuista tuloista noin 50 prosenttia perusväylänpitoon, tiestöön ja rautateihin, niin Suomella tämä luku on parikymmentä prosenttia. Mutta se selittyy sillä, että Ruotsissa kansantaloudella menee paremmin. Siellä vaihtotase on 6—8 prosenttia bruttokansantuotteesta. Meillä se oli pitkään negatiivinen koko tämän 2000-luvun. Nyt se on päässyt positiiviseksi.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Viime kädessä näissä liikennehankkeissa aina kuitenkin kohdataan työmarkkinoiden toimivuus, viennin vetäminen ja se, kuinka paljon tähän maahan tulee nimenomaan viennin kautta rahaa. Jos meillä ei ole rahaa, niin me emme pysty kehittämään näitä infrahankkeita niin kuin meidän pitäisi. Tämä on sen takia tämmöinen kokonaisuus, joka pitää katsoa. Mitä enemmän ihmiset saadaan Suomessa töihin, sitä paremmat tiet, rautatiet ja vesiväylät meillä on.

18.46 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa rouva puhemies! Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteet on lueteltu selonteon kohdassa 2, ja jos olisin itse ne kirjoittanut, niin olisin hieman toisenlaiseksi ne pannut. Täällä nimittäin todetaan, että ”yleisiä yhteiskunnallisia päämääriä ovat Suomen kilpailukyyn edistäminen, ilmastomuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus”. Oma järjestykseni olisi se, että ensimmäisenä Suomen kilpailukyyn edistäminen eli elinkeinopoliittinen lähtökohta ja tavoite, toisena alueiden elinvoima, kolmantena saavutettavuus, neljäntenä turvallisuus ja viidentenä ilmastopolitiikka.

Miksi näin? Mielestäni me elämme nyt ja tulevaisuudessa siitä, että meillä on voimakas elinkeinopolitiikka ja vientivetoinen talous, ja sen edellytyksistä yksi keskeinen on se, että liikenneväylät, niin maantiet ja radat kuin vesi- ja ilmaliikennekin, ovat kunnossa ja näihin liittyvät käyttökunnossapitotarpeet jatkuvasti tyydytettyinä.

Toiseksi alueiden elinvoima on tässä maassa tavattoman tärkeää. Meillä asuu ihmisiä koko maassa — vaikka niitä aukkoja on tullut viime aikoina huonon aluepolitiikan takia, mutta kuitenkin meillä on periaatteessa koko maa asuttuna — ja tasa-arvo, oikeudenmukaisuus ja kohtuus on, että kaikilla on myös liikkumismahdollisuudet julkisia väyliä pitkin.

Saavutettavuus on tavattoman tärkeää. Käytin esimerkkinä tuota Vaajakosken kohtaa, jossa edustaja Hakkaraisen kanssa usein seisomme, kun siellä rekat ja henkilöautot ja linja-autot seisovat tai matelevat hyvin hitaasti. Siellä on valtavan kallis kalusto tehottomassa käytössä. Ja esimerkkinä nyt — vaikka tämän suunnitelman kohdalla ei pidä sinänsä mennä yksittäisiin teihin — tuo Eurooppa-tie E75, Nelostie, Lusista Vaajakoskelle ja edelleen Jyväskylän pohjoispuolelta eteenpäin, on sellainen pullonkaula, että siellä on valtava liikenne ja se matelee hyvin hitaasti. Kyllä semmoinen tie, joka on Eurooppa-tie, itse asiassa EU:n päätösten mukaankin pitäisi nostaa sellaiseksi, että siellä nopeus kesällä olisi 120 ja talvikelilläkin 100. Silloin se olisi kohtuullinen tasoltaan. Eli saavutettavuus on äärimmäisen tärkeää, ja se on myös kansantaloudelle erittäin merkittävä tuottokysymys.

Neljänneksi siis haluan kyllä nostaa turvallisuuden. Meillä on esimerkiksi tasoristeyksiä valtava määrä. Meillä on erilaisia muita risteysalueita ja kapeita kohtia päätieverkossa, joissa turvallisuus on koko ajan hyvin heikko. Päivittäin kuulemme radiosta liikennetiedotuksia, joissa sanotaan, että ”tie suljettu raskaan ajoneuvon nostotöiden vuoksi”. Se, että tällaisia kalliita kalustoja ja kuormia kaatuilee tuolla teillä jatkuvasti, kertoo siitä, että tiestössä on todella vakavia puutteita, ja nämä pitää ottaa vakavasti.

Sitten ilmastopolitiikasta, jonka jätän viimeiseksi listalla siksi, että Suomen ilmastopolitiikka on nyt jo erittäin edullista: Kun otetaan huomioon pitkät etäisyydet, kylmä ilmasto, harva asutus, niin emme voi liikenteeltä vaatia sellaisia ponnistuksia kuin Euroopan unioni ja mihin hallitus on sitten sitoutunut. Ne tulevat äärettömän kalliiksi ja taistelevat kaikkia noita edellä mainitsemiani ensisijaisia tavoitteita vastaan. En sinänsä vastusta ilmastopolitiikkaa enkä varsinkaan sitä, että sitä harjoitetaan niin, että Suomen elinkeinoelämä ja Neste Oil ja muut hyötyvät, mutta se ei saa määrätä politiikan linjaa ja aikatauluja.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Arvoisa puhemies! Vastauspuheenvuorossa totesin tästä liikennesuunnittelun melko jäykästä mallista, joka tähän on kirjoitettu. Sille on tietyt perustelut, mutta kyllä täytyy miettiä sitä, jos teemme hienon suunnitelman hyvin raskaalla kädellä ja sitten meillä ei olekaan rahoitusta toteuttaa sitä, [Puhemies koputtaa] ja tämä tilanne meillä nyt on. Rahoitusmalleista tässä kerrottiin tämä eläkerahamalli. [Puhemies: Aika!] Se olisi siis sijoitus — ulkomaille sijoittamisen sijaan sijoitettaisiin kotimaan elinkeinoelämään liikenneyhteyksien parantamisen kautta. Se vasta olisi viisasta.

18.52 Sari Tanus kd: Arvoisa rouva puhemies! Halusin ottaa vielä puheenvuoron — vaikkakin täällä on monia monia hyviä puheenvuoroja käytetty — nostaakseni tämän valtatie 3:n tilanteen Pirkanmaalla. Joku ajattelee, että minkä takia tästä puhun. Se on hanke, joka todella on ollut hyvin pitkään odottamassa korjausta, ja tieosuus, joka on tulppa matkalla pohjoiseen, matkalla Pohjanmaalle ja Ruotsin suuntaan myös. Siellä on paljon raskasta liikennettä ja tuon tuostakin paitsi vaarallisia tilanteita myös liikenneonnettomuuksia ja valitettavasti vuosittain myös useampia ihmishenkiä vaatineita onnettomuuksia. Kun selvittelimme tätä valtatie kolmosen korjaushanketta, niin Hämeenkyrön osalta se on ollut toivelistalla jo — uskokaa tai älkää — 1960-luvulta alkaen ja nykymuodossaan 90-luvun alkupuolelta alkaen, mutta se on aina jäänyt ikään kuin viivan alle odottamaan seuraavaa kautta ja taas seuraavaa kautta. Ajatellen liikenneturvallisuutta, raskasta liikennettä ja ajatellen yhteyksiä Pohjanmaalle ja ihan sinne Ruotsiin asti tämä todellakin olisi monestakin syystä aika laittaa pikaisesti kuntoon.

Sitten lentoyhteyksiä ajatellen haluaisin vielä painottaa sitä, niin kuin puheissani sainoin, että todella Helsinki-Vantaan lentoasemaan on investoitu vahvasti ja on tietysti hienoa, että meillä on edustava lentoasema ja edelleen sitä laitetaan entistä ehompaan kuntoon, mutta muitakin lentokenttiä tulisi kyllä kehittää. Tässä haluaisin nostaa meidän Pirkanmaan Pirkkalan lentokentän siinä mielessä, että Tampere ja Pirkanmaa on voimakkaasti kehittyvä alue, jossa on paljon kansainvälistä yrittäjyyttä ja myös koulutuspuolella kansainvälisiä yhteyksiä ja tarvetta kyllä lentoyhteydelle myös sieltä Pirkkalasta. Sille olisi kyllä kysyntää, kun vain saataisiin se lentokenttä siihen kuntoon, että myös kansainväliset ja isommat koneet voisivat sitä hyödyntää. Nythän sen käyttö on tietyllä tavalla monella tapaa rajoittunut, ja näemme kyllä, että Helsinki-Vantaaseen on panostettu ja Pirkkala on siitä kärsinyt. Itse ajattelen myös sitten terveydenhuollon ammattilaisena, että jos Helsinki-Vantaan lentokentällä — vaikka turvallisuudesta pidetään varmasti siellä hyvää huolta — tulee joku poikkeustilanne, niin olisi erittäin tärkeää, että meillä olisi varsin lähellä toinen riittävän suuri, kansainvälisen kapasiteetinkin täyttävä lentokenttä alueella, josta on myös sitten hyviä niin raideliikenne- kuin bussiyhteyksiä, jos tällainen poikkeustilanne tulisi ja tarvitsisi Helsinki-Vantaan lentokentän sijasta käyttää muuta kenttää.

Sitten vielä tuohon päätetään, junayhteyksiin Tampere—Helsinki: Niin kuin edustaja Savio sanoi, valitettavasti useat joutuvat kumirenkaille, auton rattiin tarttumaan, kun ei ole paikkoja tai ei voi luottaa siihen, että junat ovat aikataulussaan. Elikkä todella toivomme Pirkanmaalla ja laajalti Suomessa muutoinkin, että tämä väylä saataisiin pikaisella aikataululla paljon parempaan kuntoon.

18.56 Joakim Strand r: Arvoisa puhemies, värderade talman! Tässä on pidetty todella paljon hyviä puheenvuoroja valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Itse haluaisin muistuttaa hieman vielä tästä pohjoismaisesta ja globaalistakin ulottuvuudesta. Muun muassa edustaja Tanus puhui hyvin yhteyksistä Ruotsiin, ja tässä näytin jo aikaisemmin esimerkkinä norjalaisesta lehdestä, kuinka Mo i Ranan satamajohtaja tuulettaa tätä Vaasa—Uumaja-välin uutta tehokasta ja ympäristöystävällistä laivaa. Olkoon se yksi esimerkki näistä yhteyksistä tuonne Norjan suuntaan.

Itse olen ollut mukana muun muassa Merenkurkun neuvoston hallituksen kautta Interreg-hankkeessa E12 Atlantica Transport, jossa pyrimme siis vähentämään itä—länsi-suuntaiseen liikenneväylään liittyviä rajaesteitä sekä kehittämään Suomesta Ruotsin poikki Atlantin rannikolle Norjaan ulottuvan E12-käytävän varrella vaikuttavien toimijoiden yhteistyötä. Sitä yhteistyötä on yllättävän paljon norjalaisten ja ruotsalaisten ystävien kanssa siellä.

Toivon siis, että jatkossa liikennejärjestelmäsunnittelussa huomioidaan teollisuuden sekä Suomen eri alueiden kytkökset muihinkin Pohjoismaihin sekä muihin globaaleihin tavara- ja arvovirtoihin ja mainitaan aktiivisesti myös muun muassa Koillisväylän potentiaali, Kiinan uusi Silkkitie-strategia ja niin edelleen. Uskon myös, että kun EU:n suuntaan ollaan aktiivisia ja pyritään hakemaan uusia rahoitusmuotoja ja -kuvioita, niin tällainen strateginen aktiivisuus palkitaan.

Jag ser också att man borde bli betydligt aktivare på nationell nivå när det gäller det här nordiska samarbetet. Jag vet att vår egen minister är väldigt aktiv i den frågan.

När man läser svenska regeringens svar på bland annat Nordiska rådets rekommendation 6/2018, som gällde utskottsförslag om nordisk transportpolitik, så blir man dock tyvärr lite pessimistisk. Jag upplever att man i huvudstäderna inte ännu riktigt fullt ut förstår vikten av den här gemensamma nordiska koordineringen. Jag hoppas att Finland där kan vara en föregångare.

Tässä kollega, edustaja Kankaanniemi ja moni muukin puhui hyvin elinkeinoelämän tarpeista. Silloin kun ne hoidetaan, niin yleensä myös ihmiset pärjäävät. Tässä voi mainita kiitokset vielä kaikille, jotka olivat aktiivisia vientirannikon Kasitien saamisessa runkoverkkoon aikaisemmin. Liikennejärjestelmää parhaimmillaan kehitetään sillä tavalla, että samalla myös pystytään tuomaan, sekä pilotoimaan että kehittämään, uusia teknologisia ratkaisuja.

Bland annat den nya färja som nu om två år börjar trafikera i Kvarken ser vi själva som ett flytande laboratorium.

Myös laiva voi olla kelluva laboratorio, sekä meri- että energiateknologian näyteikkuna ja myös alustana startup-yrityksille. Elikä lisää tällaista innovatiivisuutta kaipaamme jatkossa myös osana tätä meidän omaa liikennejärjestelmäsunnittelua. — Kiitos.

18.59 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikkaa pitää tehdä pitkäjänteisesti, kuten nyt on suunniteltukin ja suunnitellaan. Liikenteen sujuvoittaminen kaikilla väylätyypeillä on tarpeen elinkeinoelämän, työnteon ja yrittäjyyden, näkökulmasta, ja vaikka tulevaisuudessa digitalisaatio etenee ja mahdollistaa esimerkiksi uudenlaisia työnteon muotoja ja uudenlaisten työnteon muotojen hyödyntämistä, silti tulevaisuudessa kulkeminen ja kuljettaminen on vähintään yhtä tärkeää kuin tänäkin päivänä.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

Arvoisa puhemies! Pitkäjänteistä suunnittelua tarvitaan etenkin tulevaisuudessa erittäin suurissa väylähankkeissa, joista täälläkin on useaan kertaan mainittu etenkin nämä raidehankkeet. Nopeiden raideyhteyksien merkitys tulee korostumaan tulevina vuosina ja vuosikymmeninä, ja on erittäin tärkeää, että raidehankkeita arvioidaan, suunnitellaan ja laitetaan järjestykseen erittäin pitkäjänteisesti ja mahdollisimman yksissä tuumin.

Haluan tässä yhteydessä nostaa esille etenkin tunnin juna -hankkeen Turun suuntaan, Länsi-Suomen suuntaan, joka on Länsi-Uudenmaan, koko Etelä-Suomen ja läntisen Suomen kannalta erittäin keskeinen tulevaisuushanke. Tätäkin hanketta tulee arvioida samalla pitkällä perspektiivillä, osana tätä liikenteen kokonaisuutta maassamme, osana pohjoismaista kokonaisuutta, mutta en malta olla sanomatta — kun tässä on näihin muihinkin raidehankkeisiin viitattu — että Turun tunnin juna -hanke eroaa siinä mielessä näistä muista hankkeista, että se on ollut suunnittelussa jo niin pitkään. Ensimmäiset suunnitelmat ovat jo 1930-luvulta, 70-luvulla suunnittelussa jo edettiin hieman pidemmälle, ja nyt se on ollut maakuntakaavoituksessa ja luvituksessa. Espoon kaupunki on sen alkupään kaavoittanut jo omalta osaltaan valmiiksi. Verrattuna näihin muihin suuriin raidehankkeisiin Turun tunnin juna eroaa siten, että se voitaisiin aloittaa jo tänä vuonna siltä osin kuin tätä Espoon alkupään raideyhteyttä osaksi Turun tunnin juna -hanketta rakennettaisiin.

Tämän hankkeen suunnitteleminen ja rakentaminen, kuten jo sanoin, on osa kokonaisuutta, Suomen kokonaisliikennejärjestelmää, mutta rohkenen nostaa tässä esille, että Espoon kaupunkiradan osalta tämä hanke olisi hyvä aloittaa mahdollisimman nopeasti, koska tämä kaupunkirataosuus palvelee jo itsessään laajaa aluetta, kun tämä hanke sitten kokonaisuudessaan myöhemmin toteutetaan.

19.02 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa rouva puhemies! Täällä on pidetty erinomaisia puheita liike-elämästä, mutta minä jatkan pikkusen.

Muun muassa Eestilä mainitsi, kuinka Ruotsi verottaa ja Suomi siinä rinnalla ja kuinka paljon Ruotsi palauttaa takaisin tiestöön verorahoja. Tämä on kilpailukykykysymys siinä mielessä, että jos me sijoitamme tuonne tiestöön rahaa, niin se kyllä tulee takaisin. Jos nyt otetaan itärajalta kaupunkeja, niin siellä on teollisuuslaitoksia, jotka tuovat satamaan esimerkiksi 30 rekkalastia, mutta se koko kaupunki — Kuhmo muun muassa — tarvitsee paluurahteina 3 rekkalastia. Eli siellä joutuu aika paljon ajamaan tyhjänä kalusto. Jos me haluamme pitää koko maan asuttuna, niin että siellä on myös työpaikkoja, tukijärjestelmää täytyy pikkusen muuttaa, että kilpailukyky pysyy myös tuolla itärajalla ja Pohjois-Suomessa — ja kyllä Keski-Suomessakin, vaikka siellä nyt tilanne ei niin huono ole.

Sitten vielä alempiasteinen tieverkko: Tällä hetkellä Suomi elää jälleen puusta. Jos me haluamme nimenomaan sieltä panostuksia, ja sieltä saadaan, niin siihen tieverkkoon kannattaa kyllä yhteiskunnankin lähteä panostamaan, koska 10 minuutin hidastus yhdessä suoritteessa, jos ajatellaan koko maata, on monta prosenttia kilpailukykyä pois. Jos siihen yhteiskunta panostaa, niin se tulee takuuvarmasti verokassaan, ja on sitten jaettavaa vaalilupauksien jälkeen, mutta tämä, että saadaan talous kuntoon, on ensimmäinen, a ja o. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Edustaja Jalonen, valiokunnan puheenjohtaja, olkaa hyvä.

Punkt i protokollet PR 151/2018 rd

19.04 **Ari Jalonen sin:** Arvoisa puhemies! Nimenomaan valiokunnan puheenjohtajan roolissa tahdoin pitää tämän — ilmeisesti — viimeisen puheenvuoron.

Uskallan vetää yhteen keskustelun siinä määrin, että kaikilla puolueilla näyttäisi olevan yhteinen tilannekuva meidän liikenneverkon tarpeista ja sen vaikutuksesta yhteiskunnan eri toimintoihin. Samaan aikaan monessa puheenvuorossa nostettiin esille ja yhteiskunnallisessa keskustelussa on noussut esille se tosiasia, että me olemme liikenteen suuren muutoksen ja murroksen keskellä jo parhaillaan ja tämä tulee vain jatkumaan. Tämä muutos tuo suuria haasteita, uusia haasteita, semmoisia, mitä ei tänä päivänä vielä edes tiedetä. Ja sen pohjalla, että pystytään vastaamaan niihin haasteisiin, onneksi tulevaisuudessa on pitkäjänteisempi parlamentaarinen yhteistyö ja suunnittelu.

Tämän muutoksen tulee sisältää myös semmoinen mahdollistava ajattelu, mitä liikenne- ja viestintävaliokunnassa on koko minun urani ajan ja kuulemma aikaisemminkin harastettu, eli kaikki päätökset kirjoitetaan mahdollistavaan muotoon, niin että asioiden, joita vielä ei tiedetä mutta jotka huomenna ovat täällä, on mahdollista pystyä kehittymään ja toteutumaan ja parantamaan yhteiskuntaa, Suomen kilpailukykyä ja elinvoimaa. Tämän pohjalta toivon, että kaikki puolueet, vaaleista huolimatta ja oikeastaan senkin korostuksella, omaavat ajattelumallin, jossa ei sanota asioille ei vaan etsitään ratkaisuja ja kehitysvaihtoehtoja ja mahdollisuuksia siihen, miten yhteiskunta kehittyy. Luotan, että tämä hyvä henki, mikä meillä on valiokunnassa, on koko eduskunnan tahtotila ja että parlamentarisminkin kautta saadaan pitkäjänteisyyttä Suomen liikenne- ja viestintäpolitiikkaan. — Kiitos tästä keskustelusta.

Riksdagen avslutade debatten.

Ärendet remitterades till kommunikationsutskottet, som finansutskottet ska lämna utlåtande till.