

Plenum

Torsdag 28.2.2019 kl. 16.04—20.28

7. Statsrådets redogörelse om beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen

Statsrådets redogörelse SRR 8/2018 rd

Utskottets betänkande KoUB 43/2018 rd

Enda behandlingen

Talman Paula Risikko: Ärende 7 på dagordningen presenteras för enda behandlingen. Riksdagen beslutar nu utifrån kommunikationsutskottets betänkande KoUB 43/2018 rd om ett ställningstagande med anledning av redogörelsen.

Talmanskonferensen rekommenderar att debatten efter att utskottets ordförande presenterat betänkandet förs som en snabbdebatt, där anförandena får vara högst 5 minuter långa. Dessutom ger jag ordet för repliker enligt eget överbäggande.

Ledamot Jalonen, utskottets ordförande, varsägod.

Debatt

19.39 **Ari Jalonen sin** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt on siis käsittelyssä kauan kaivattu selonteko tästä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tätä 12-vuotista suunnitelmaa, niin kuin se selkeäsanaisemmin tunnetaan, on odotettu jo pitkään ja rakennettu hartaasti. Tämä on perustunut oikeastaan kolmen parlamentaarisen ryhmän ketjuun, josta luonnollisesti jälkimmäinen on tämän käyntiinlaittaja, mutta sen ovat hyvinkin vakaalla pohjalla ja pitkäjänteisesti yhdessä kaikki puolueet rakentaneet. Ensimmäinen näistä parlamentaarisisista ryhmistä on ollut jo viime kauden puolella, ja se käsitteli korjausvelkaa, sitten tuli tämä rahoituspuoli ja nyt viimeiseksi tämä itse järjestelmä, jota nyt siis käsitellään.

Tämä on iso kokonaisuus. Selonteossa kuvataan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja päämäärät, suunnitelman laatimisprosessi ja siihen liittyvän rahoituksen lähtökohdat. Tämä on siis kokonaisuus, jossa käsitellään tiestö, infra, pienestä tiestä ihan valtatiehen asti ja rautateiltä joka suuntaan, kaikki liikennemuodot, myös uudenlaiset liikennemuodot, jotka tulee ottaa huomioon uudenlaisten palveluiden ja älyliikenteen kehittyessä.

Tämä on siis pitkäjänteinen suunnitelma, joka meidän näkemyksemme mukaan perustaa tällaisen kestävänn suunnittelun, jolloin myös tehdään järkevää yhdyskuntarakentamista ja liikennesuunnittelua elinkeinoelämän ja kilpailukyvyn tarpeisiin ja myös ihan tietysti meille kaikille, koko kansalle. Eli tässä otetaan huomioon myös alueelliset tarpeet, ja nämä pitää yhdenmukaistaa myös maakuntien ja kuntien omien toimintojen ja suunnitelmien mukaan, alempiasteista tieverkkoa unohtamatta.

Ja minkälainen tämä järjestelmä, suunnitelma, on? Tämä on jatkuva ja nimenomaan jatkuva prosessi, joka kehittyy askel askeleelta ja elää ajassa mutta tekee sen suunnitelmalli-

Punkt i protokollet PR 167/2018 rd

sesti. Koska tämä on niin laaja, mukana pitää olla kaikki keskeiset ministeriöt, virastot, maakunnat, suurimmat kaupunkiseudut ja myös eri toimijat, jotka toimivat tässä meidän liikenneverkossamme.

Tästä aikataulutuksesta luen pätjän, jotta päästään paremmin asiaan sisälle: ”Selonteon mukaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu voidaan karkeasti jakaa neljään päävaiheeseen. Ensimmäisessä vaiheessa asetetaan yhteiskuntapoliittiset päämäärät ja liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet. Tässä vaiheessa muodostetuista skenaarioista ja liikennejärjestelmätason tavoitteista muodostetaan vaikutustarkastelujen ja sidosryhmäyhteistyön pohjalta parlamentaarisessa ohjausryhmässä yhteinen näkemys. Toisessa vaiheessa laaditaan varsinainen suunnitelma ja erityisesti toimenpideohjelma, johon sisältyy valtion rahoitusohjelma. Kolmannessa vaiheessa parlamentaarisen ohjausryhmän rooli korostuu päätettäessä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Selontekovaiheen eduskuntakäsittelyn jälkeen valtakunnallisesta liikennejärjestelmästä päättää valtioneuvosto. Neljännen vaiheen muodostavat suunnitelman toteutus ja seuranta.”

Kun nämä askeleet voidaan nähdä tavallaan neljän vuoden pakettina elikkä kausittain, niin tämä tulee tosiaan kestäväksi ja näkemään aina sinne 12 vuoden päähän. Eli tämä on hyvin perusteellisesti valmisteltu, yhdessä tehty ja harkittu, mutta kuitenkin on oltava mahdollisuus reagoida yhteiskunnan muutoksiin. Jos joku tehdas pystytetään johonkin — tässä mietinnössä on käytetty esimerkkinä Äänekosken tehtaan tilannetta — niin silloin pitää rakentaa myös infra, jotta siitä investoinnista yhteiskunta saa hyödyt, joten poikkeustilanteissa tästä suunnitelmasta voidaan myös joustaa. Mutta tätä parlamentaarista sopimista, mikä tässä on se asian ydin, pitää kunnioittaa eikä sitä voi ohittaa hallitus omien mielipiteidensä mukaan: mennään yhdessä suunnitelmallisesti ja rakennetaan tarpeiden mukaan.

Rahoitus on asia, mikä tietysti liittyy tähän kokonaisuuteen, ja siinäkin on se parlamentaarinen ryhmä ollut mukana. Ilman vakaata rahoitusta, joka ottaa huomioon yhteiskunnan rahoituksen kokonaisuutena, tätä ei voida rakentaa kunnolla. Tässä ei myöskään voi olla ohituskaistoja, mutta uusissa, isoissa tilanteissa tulee voida myös rakentaa uusien toimintatapojen ja järjestelmien kautta järkevämpiä kokonaisuuksia. [Markku Rossi: Tehdä kaksoisraiteita!] Meillä on erittäin paljon infratarpeita, joihin tällä pyritään vastaamaan.

Yleisesti sanottuna asiantuntijat kiittävät tätä rakennetta ja järjestelmää. Ja päätän vielä tämän esittelypuheenvuoron siihen, että tämä on luonnollisesti yksimielinen, kuten tähän parlamentarismien henkeä korostavaan asiaan kuuluu.

19.47 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä parlamentaarinen liikennejärjestelmätyöryhmä oli minusta varsin rakentava ja miellyttävä kokemus. Se oli hyvin tavoitteellinen ja se hyvin selkeästi purki näitä nykyisiä pitkäjänteisiä suunnitelmapuutteita ja lähti sille tielle, niin kuin aikaisemmatkin parlamentaariset ryhmät olivat pohtineet, että tarvitaan jotain pitkäjänteisempää kuin mitä tähän mennessä on ollut. Ymmärrämme, että tämä korjausvelka, joka meidän tiestössämme, erityisesti rautateissämme ja siltojen suhteen, tällä hetkellä on, on tilanteena kestämaton, ja siksi koinakin mielekkäänä olla tässä ryhmässä mukana yhdessä pohtimassa näitä erilaisia vaihtoehtoja.

Selonteon mukainen suunnitelmallisuus ja pitkäjänteisyys liikennejärjestelmämme kehittämiseksi on avainasemassa. Tarvitsemme pitkäjänteisyyttä rahoituksessa ja yli hallituskausien ulottuvaa suunnitelmaa koko infrastruktuurin kehittämiseen. Hyvät suunnitelmat eivät kuitenkaan yksin ratkaise näitä ongelmia, vaan tarvitaan myös selkeää toimeenpanoa. Pitää olla yhteinen ymmärrys keskeisistä tavoitteista, mitkä ovat niitä, joita pystym-

Punkt i protokollet PR 167/2018 rd

me ensin, ensivaiheessa, selvemmin edistämään ja joilla on myös koko kansantalouden ja elinkeinoelämän kannalta merkittävän ja suurin vaikutus. Ei siis ole mahdollinen sellainen järjestelmä, jossa ikään kuin koko tarpeeseen yhtäaikaaisesti pyrittäisiin vastaamaan, vaan täytyy kyllä valita pitkäjänteisesti ne kehittämiskohteet, jotka ovat meille kaikkein merkittävimpiä kilpailukykyämme kannalta.

Liikennejärjestelmän kehittämisen tavoitteiden saavuttaminen vaatii merkittäviä investointeja. Siksi työryhmä pyysikin ministeriöltä hyvin kattavat arviot siitä, minkälaisia rahoitusmalleja voisi olla käytössä. Saimme selvityksen hyvin laajasta paketista, erilaisista vaihtoehtoista, joita tähän sitten seuraava eduskunta voi soveltaa ja ottaa käyttöön.

Raideliikenteen osalta keskeisin näyttää kuitenkin olevan monien uusien hankkeiden osalta pääradan kehittäminen nyt sellaiseen kuntoon, että se on toimiva, ja myös niin, että kun se päärata laitetaan kuntoon, niin sen jatkokehittäminen ja kunnossa pitäminen on myös järkevää.

Iso huoli oli myös siitä, miten tämä itärata ja koko Itä-Suomen asuttaminen ja siellä oleva ja tapahtuva toiminta voidaan turvata. Näyttää siltä, että Suomi on voimakkaasti jakautumassa kahtia pystysuunnassa. Meillä on vahvat Länsi-Suomen alueet, joissa on vahva tekemisen meininki, jotka uudistuvat, kehittyvät, joissa työllisyys paranee, ja sitten meillä on Itä-Suomen alue, jossa tilanne on monessa kaupungissa menossa huonompaan suuntaan. Raiteet voisivat olla yksi semmoinen toimiva ratkaisu, jos niiden kehittäminen myös siihen suuntaan nostettaisiin tärkeään rooliin.

Sitten nämä erilaiset tunnin radat, niin Turkuun kuin Tampereelle, ovat nousseet keskeiseksi kohteiksi.

Kyllä tämän kokonaiskeskustelun kulmakivi on rahoituksen ratkaiseminen, minkälaisen ratkaisun me siihen löydämme. Sen pitäisi olla niin pitkäjänteinen, että myöskään suhdannevaikutukset eivät olisi siihen niin paljon vaikuttamassa kuin ne ehkä vaikuttavat johonkin muuhun toimintaan. Myöskään velkarahan käyttöä näiden infrahankkeiden toteuttamiseen ei tule pelätä eikä sulkea pois, vaan katsoa, mikä on rahoituksellisesti sellainen muoto, joka eniten meitä hyödyttää. Tällä hetkellä Suomen mahdollisuus saada varoja tällaisiin hankkeisiin on erittäin hyvä, luottoluokituksemme on hyvä, korot ovat niin alhaiset, että jopa aivan promillen korolla on mahdollisuus saada Euroopan investointipankista tai Pohjoismaiden Investointipankista rahaa. Minusta tämä voisi olla sellainen kohde, johon sitä kyllä kannattaisi hakea, koska tämä investointi tuottaa niin paljon muuta hyvää kotimaan verotuloihin ja muihin tuloihin, että velkaa ei tule tässä pelätä. — Kiitos.

19.52 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja, edustaja Jalonen esitteli hyvin tämän valiokunnan yksimielisen mietinnön — ja nimenomaan yksimielisen mietinnön. Kyseessä on erittäin iso kokonaisuus, niin kuin olemme jo edellä kuulleet, valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma.

Omasta mielestäni on erittäin hyvää tuossa liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä se, että kun sitä keskustelua käytiin, siellä ei yhtään yksittäistä liikenneväylähanketta nostettu erikseen esille vaan pitäyduttiin nimenomaan tässä valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Mutta kun edustaja Laukkanen nosti tuossa muutaman ratavaihtoehdon esille, niin haluan todeta omana henkilökohtaisena mielipiteenäni noista ratahankkeista, että toivon, että tulevaisuudessa kaikki kolme isoa ratahanketta — se niin sanottu päärata ja niin sanottu tunnin rata Turkuun sekä myöskin itäratahanke — kaikki ovat tasavertaisia ja niitä viedään sitten yhdessä kaikkia eteenpäin. Kaikki ovat erittäin tärkeitä.

Punkt i protokollet PR 167/2018 rd

Hyvää on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa siirrytään pitkäjänteiseen, kestäväan suunnitteluun, jossa kokonaissuunnittelu ottaa huomioon sekä yhdyskuntarakentamisen että liikennesuunnittelun ja myöskin elinkeinoelämän tarpeet. Tämä on iso kokonaisuus, jossa tulee huomioida nämä kaikki asiat ja myöskin se, miten kaupunkiasutus tulee tulevaisuudessa asettumaan näiden liikenneväylähankkeiden ympärille.

Tärkeää on myöskin se, että liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatiminen on jatkuvaa, vuorovaikutteista ja yhteistyöhön perustuvaa prosessia: ei pelkästään suunnitella liikenneväyliä vaan kokonaisuutta, ja siinä on laajat intressiryhmät myöskin mukana. Kuten valio-kunnan puheenjohtaja toi esille, liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu voidaan karkeasti jakaa neljään päävaiheeseen, joista ensimmäisenä tehdään yhteiskuntapoliittiset päämäärät ja liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet. Sitten toisessa vaiheessa laaditaan varsinainen suunnitelma ja erityisesti toimenpideohjelma, johon sisältyy rahoitusohjelma. Kolmas vaihe olisi se parlamentaarisen ohjausryhmän rooli, kun päätetään valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. Sitten se neljäs vaihe on käytännössä suunnitelman toteutus ja seuranta. Tärkeää on myöskin se, että aina eduskuntakausittain päivitetään ja tarkistetaan tätä ohjelmaa, miten tämä etenee. Itse toivon, että tästä tulee hyvä suunnitelma ja tällä voidaan mennä pitkälle tulevaisuuteen katsoen, miten Suomi kehittyy.

19.56 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Meillä on viime vuosina syntynyt uudentyyppinen käytäntö liikennepolitiikan puolella tällaisesta parlamentaarisesta yhteistyöstä. Edellisellä kaudella oli korjausvelkatyöryhmä, joka antoi suosituksensa korjausvelan vähentämisestä, ja nykyinen hallitus on sen tehtävän hoitanut. Sitten tällä kaudella oli peräti kaksi parlamentaarista ryhmää: ensimmäinen pohti tätä liikenteen rahoituspuolta ja antoi sen suunnittelusta näkemyksiään, ja nyt on tämä toinen, 12-vuotista suunnitteluprosessia suunnitellut parlamentaarinen työryhmä. Ja tämä on tietysti näissä kahdessa viimeisimmässä työryhmässä mukana olleena ollut miellyttävä ja mielenkiintoinen prosessi, sillä hyvinkin suuressa yhteisymmärryksessä olemme pystyneet taklaamaan näitä liikenteemme ja liikennejärjestelmämme suuria kysymyksiä ja ongelmakohtia.

Tämä uusi parlamentaarinen suunnitteluprosessi varsinaisesti alkaa vaalien jälkeen jossain vaiheessa uuden eduskunnan toimesta, ja ne, jotka siellä sitten ovat, ovat sitten vastuussa siitä, miten suunnittelu etenee. Ajatushan on se, että tämä parlamentaarinen suunnitteluprosessi jatkossa on rullaava siten, että vähintään neljän vuoden välein päivitetään tämä suunnitelma, ja näin ollen kulloinenkin eduskunta aina pääsee näkemyksensä tähän suunnitelmaan sanomaan ja sen ylös kirjaamaan. Kun suunnitelma sitten sieltä parlamentaarisesta prosessista tulee — siinähan ei kestä 12:ta vuotta, vaan toivottavasti ensimmäinen suunnitelma on käsittelyssä valtioneuvostossa ja täällä salissa hyvinkin nopeasti seuraavan eduskunnan aikana — niin valtioneuvosto kuitenkin tekee lopulliset toimeenpanopäätökset, vaikka tämä suunnitelma valtioneuvoston selontekona tulee eduskuntaan. Ja tämä on hyvä asia, että viimeinen sana kuitenkin on valtioneuvostolla, jotta voidaan sitten huomioida vallitsevat taloudelliset olosuhteet.

Hyvää tässä uudessa prosessissa on siis pitkäjänteisyys ja parlamentaarisuus, mikä toivottavasti johtaa laadukkaisiin, kauaskantoisiin hankkeisiin ja parempaan varmuuteen hankkeiden toteuttamisessa. On tärkeää, ettei tässä parlamentaarisessa prosessissa pyritä yksittäisten hankkeiden ympärillä vaan keskitytään kokonaisjärjestelmään ja sen suunnitteluun ylhäältä alaspäin. Erityisen tervetullut tämä uusi prosessi on nyt tässä vaiheessa, kun

Punkt i protokollet PR 167/2018 rd

me tämän kauden, kuluneen nelivuotiskauden, olemme olleet ehkä hieman poikkeuksellisessa tilanteessa siinä mielessä, että tällä hetkellä ei ole vallitsevaa liikennepoliittista selontekoa, jota noudatettaisiin, vaan viimeiset tällaiset liikennepoliittisen selontekomenetelyn läpikäyneet hankkeet on suunniteltu Jyrki Kataisen hallituksen toimesta, ja ne on toteutettu pääsääntöisesti jo ajat sitten. Nyt olemme tällaisessa välivaiheessa, kun siirrymme uuteen järjestelmään. Kannatan luonnollisesti tätä uutta menettelyä.

19.59 Markku Rossi kes: Arvoisa rouva puhemies! Parlamentarismille on tärkeää parlamentaarinen toiminta: perinteet, toimintatavat, myös asioiden käsittelyjärjestys hyvällä tapaa, niiden eteenpäin vieminen, mutta myös hyvä käyttäytyminen.

Arvoisa puhemies! Tähän illan hyväksi pieneksi piristykseksi muistelu tuolta 2000-luvun taitteesta, kun varapuhemies Mikkola, edesmennyt varapuhemies Mikkola, opasti minua silloin sanomalla, että edustaja puhuu täällä aina puhemiehelle. Edustaja ei puhu esimerkiksi kansanedustajille, puhumattakaan lehteriyleisöstä, television tai netin ääressä istuvista. Jotkut kansanedustajat ovat ottaneet tavakseen syleillä koko maailmaa aina kerralla. Minä pitäydyn tässä vanhassa hyvässä opetuksessa, jonka silloinen varapuhemies minulle antoi, joten: Arvoisa rouva puhemies!

Asiaan. Tämä koko liikennejärjestelmäselonteko on itse asiassa huomattavasti laajempi ja isompi kokonaisuus kuin mietintö- ja lausuntoasiakirja antavat myöten ja ilmi. Erityisesti täytyy todeta se, että Sipilän hallitus ja liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner ovat nyt saaneet erinomaisen hyvän asiakirjan yhteistyössä meidän parlamentaaristen työryhmien kanssa — joissa itsekin olen, näissä kaikissa kolmessa, ollut mukana — jotta me myös saamme potkua tälle liikennepoliitikalle.

Tällä vaalikaudella on pystytty tuomaan erinomaisen hyvä summa korjausvelan poistamiseksi, liki miljardin euron verran rahaa. Sitä tarvitaan toki tälle vuodelle lisää, tälle vuodelle ilman muuta on vaje olemassa, mutta kulunut kausi on hyvä näyttö siitä, että myös tätä rahoitusta voidaan hoitaa.

Nyt sitten kysymys on siitä, kuinka tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteydessä voidaan edistää parlamentaarisen työryhmän esille nostamia hankeyhtiöitä ja hankesuunnittelua tältä osin. Tämä Suomen Rata -yhtiön asia ja siihen 100 miljoonan euron pääomittaminen on erinomainen lähtölaukaus, jolla saatetaan liikkeelle niin Turun rata, Tampereen rata, Pohjanmaan rata, Oulun ja näin edelleen sekä myös itärata. Nämä kaikki kolme ovat yhdessä, ilmeisesti ajan myötä toteutuessaan, tuollaisen 10 miljardin euron arvoisia kokonaisinvestointeja, joidenka rahoitusta ei löytyisi valtion talousarviosta, elleivät sitten taas jotkut muut hankkeet saisi väistyä.

Meillä on tällä hetkellä vähän laskentatavasta riippuen investointitarve infralle 50—60 miljardin euron tasossa. Jokainen meistä voi ymmärtää, että tällä tahdilla ei edes tulevat eduskunnatkaan, mitä osaamme edes eteenpäin ajatella, pystyisi tuota tarvetta täyttämään. Tarvitaan myös uusia ratkaisuja. Valtion pitää toimia omistajana, ohjaajana, viedä asioita eteenpäin, mutta täytyy sanoa, että nimenomaan tämä hallituksen ja talouspoliittisen ministeriövaliokunnan linjaus on oikea ja vie asioita eteenpäin.

Rautatietoimialan kokonaisvaltainen kehittäminen ja suurten raideliikenneinvestointien edistäminen ovat tässä juuri hallituksen päätöksellä aivan keskeisessä osassa, ja kun tuo taaseeseen siirrettävä valtion osakemäärä on täällä taustalla, niin tämä luo erinomaisen pohjan uudelle hallitukselle, uusiin hallitusneuvotteluihin, siihen, miten konkreettiset rahoituspäätökset sitten tullaan tekemään. Ne tietysti kulkevat sitä rataa kuin hankkeet ovat valmiit

Punkt i protokollet PR 167/2018 rd

ta, on se sitten Turkuun suuntautuva, joka on varmasti omalla laillaan kannatettava hanke yhtä lailla kuin Tampereen suuntaan kulkeva rata, Pohjanmaan rata, kuinka pitkälle sitä ajatellaankaan, kuin myös sitten itärata.

Arvoisa puhemies! Haluan kyllä todeta sen, kun täällä arvuutellaan, että elinkeinoelämän tarpeiden mukaan tehdään hankkeita, että niin tulee tietysti tehdä, mutta ei se voi näinkään mennä, että todetaan, että esimerkiksi Suomessa jollakin suunnalla on kaikkein voimakkainta elinkeinoelämää ja sitten myös yhteiskunta sijoittaa voimavarat sinne. Eduskunnan tehtävä on katsoa — se on myös yksi liikennejärjestelmän suunnitelmien henki ja ajatus — kokonaisvaltaista kehittämistä.

Itä-Suomi on menettänyt vuosien saatossa. Meillä on käyty sodat, me olemme menettäneet maa-alueita, me olemme menettäneet varallisuutta, väkeä on muuttanut Amerikkaan, Ruotsiin, Etelä-Suomeen, kymmeniä, kymmeniä, kymmeniä tuhansia ihmisiä. Se näkyy myös Suomen kehityksessä. Sen vuoksi kyllä silloin kun tehdään nopeita yhteyksiä, joita on tämä niin sanottu itäratahanke elikkä Kouvolaan suuntautuva hanke, se avaa meille yhteyksiä Pietariin ja Moskovaan mutta samalla myös Savon radan Kuopioon ja Karjalan radan Joensuuhun olevat yhteydet — se on myös sitä kehittämispolitiikkaa. Se vastaa ilmastohaasteeseen parhaiten. Otetaan nyt esimerkiksi kotikuntani, kotikaupunkini Kuopio. Jos sekä tämän itäratahankkeen että muiden raideinvestointien myötä päästään tuolta neljän tunnin tasolta yhdellä tunnilla alaspäin eli noin kolmen tunnin tasolle, kyllä sillä on huomattava merkitys koko Suomen kehittämisessä. Tässä suhteessa kyllä, arvoisa puhemies, tälle hankkeelle ja ministeri Bernerin työlle täytyy antaa täysi kymppi ja toivoo hyvää jatkoa hänelle ja koko hallitukselle ja seuraaville hallituksille näiden asioiden kehittämisessä.

20.04 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Kun äskeisessä puheenvuorossani pidin ikään kuin työryhmän konsensuksen ja hyvän yhteishengen puheenvuoron, niin nyt vedän hieman kotiin päin uusmaalaisena kansanedustajana ja promoan tunnin rataa Turkuun päin.

Syy on hyvin yksinkertainen. Liikenne- ja viestintäministeriössä on tehty semmoinen hyvä periaateajatus, että ensin pitäisi toteuttaa ne hankkeet, joissa kaikki suunnitelmat ovat jo valmiina. Tällainen on Espoon kaupunkirata, joka olisi osa tätä tunnin rataa Turkuun, joten sen takia hip hurraa ja hankkeisiin vauhtia, ja erityisesti tunnin rataa Turkuun.

20.05 Ari Jalonen sin: Arvoisa puhemies! Tämä perustuu siis kolmeen parlamentaariseen ryhmään. En ole aivan varma, olenko ainoa, joka on ollut niissä kaikissa. [Markku Rossi nyökkää] — Edustaja Rossi on. Tätä pohdin. — Mutta joka tapauksessa tässä hengessä, kun tiedän kaikkien parlamentaaristen ryhmien toiminnan, miten ne ovat päässeet lopputulokseensa ja sen yhteishengen ja parlamentarismen korostamisen, mikä niissä kaikissa on ollut, niin otan etuoikeuden valiokunnan puheenjohtajana saada kiittää kaikkia, jotka tähän työhön ovat osallistuneet. Parlamentarismi on arvokas asia, ja tässä se kiteytyy yhteiskunnan eduksi huomattavassa määrin. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen godkände utskottets förslag till ställningstagande med anledning av statsrådets redogörelse SRR 8/2018 rd. Ärendet slutbehandlat.