Täysistunto

Tiistai 17.3.2026 klo 14.00—19.39

5. Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

Valtioneuvoston selonteko VNS 10/2025 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Jussi Halla-aho: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 5. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle valtiovarainvaliokunnan on annettava lausunto.

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen esittelypuheenvuoron jälkeen keskustelu käydään etukäteen pyydettyjen puheenvuorojen osalta nopeatahtisena. Aluksi pidetään yksi ryhmäpuheenvuorokierros, jossa puheenvuorojen pituus on enintään viisi minuuttia. Muiden etukäteen varattujen puheenvuorojen pituus on enintään viisi minuuttia. Puhemiesneuvosto suosittaa, että myös nopeatahtisen keskusteluosuuden jälkeen pidettävät puheenvuorot kestävät enintään viisi minuuttia. Lisäksi voin myöntää harkitsemassani järjestyksessä vastauspuheenvuoroja.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään kaksi tuntia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

16.03 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtioneuvosto on antanut järjestyksessä toisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12:n selontekona eduskunnalle. Nyt päivitettiin siis olemassa olevaa suunnitelmaa ensimmäistä kertaa.

Kyseessä on siis 12-vuotinen strateginen dokumentti, jossa käsitellään koko Suomen liikennejärjestelmää valtakunnallisella tasolla. Siinä tarkastellaan liikenneverkkoja, liikenteen palveluita, liikenteen tietonäkökulmia. Kyseessä on lakisääteinen päivitysprosessi, ja se alkoi heti, kun hallituskausi käynnistyi. Parlamentaarinen työryhmä asetettiin tukemaan valmistelua ja muodostamaan näkemyksiä kehittämisestä. Haluan kiittää tässä vaiheessa parlamentaarisen työryhmän jäseniä hyvistä keskusteluista. Niitä on huomioitu tässä työn lopputuloksessa.

Liikenne 12 laadittiin alun perin hyvin erilaiseen maailmaan kuin mihin nyt olemme joutuneet. Globaalit myllerrykset, myrskyt, mustat joutsenet ovat täällä jatkuvasti. Venäjän hyökkäyssota, kansainvälisen saavutettavuutemme haasteet, korkea inflaatio ja julkisen talouden erityisen suuret ongelmat asettivat reunaehtoja ja haasteita koko liikennejärjestelmälle, ja näitä pyrittiin nyt tämän päivityksen yhteydessä ratkaisemaan.

Liikenneväyliemme korjausvelka on ikuisuusongelma, ja korkea inflaatio aiheutti sen kasvun kiihtymisen — huolimatta siis siitä, että hallitus on satsannut äärettömän paljon väylien korjausvelan taklaamiseen. Vuonna 24 onnistuimme jopa pysäyttämään korjausvelan kasvun, ja tähän olisi pystyttävä jatkossa joka vuosi.

Me painotamme nykyisen infran rinnalla geopolitiikan ja turvallisuustilanteen muutoksen seurauksena erilaisia uudenlaisia liikennejärjestelmiä, kehittämistarpeita ja sotilaallista liikkuvuutta. Näitä kansalliseen pohjoismaiseen ja Nato-puolustussuunnitteluun perustuvia kriittisempiä tarpeita on seuraavan 12 vuoden aikana lähes kolmen ja puolen miljardin euron verran. Nykyinen infra, turvallisuus, talous — tässä painopisteemme. Kuten äskeisessäkin selontekokeskustelussa todettiin, Itämeren haasteet ovat merkittävä osa meidän tulevaisuuttamme ja nykyisyyttämme, ja nekin on tässä huomioitu. Katseet on kohdistettu pysyvästi länteen.

Arvoisa puhemies! Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen asiakirja, ei mikään tyhjä, tylsä paperi. Se on kompassi, jonka mukaan teemme päätöksiä ja valintoja tulevaisuuden turvaamiseksi. Se varmistaa myös sen, että toimintamme on pitkäjänteistä, tehokasta ja ennakoivaa. Kaikki me tiedämme, että jokainen liikenneinvestointi kestää sen alkuideoinnista lopulliseen valmistumiseen jopa kymmeniä vuosia. Se, että me pystymme nyt näkemään koko Suomen yhtenä kokonaisuutena, on äärettömän tärkeää. Työn on oltava pitkäjänteistä ja johdonmukaista, ja kuten äsken totesin, Suomen talous ja turvallisuus edellä. Siltarummuille ei ole tarvetta, eikä niihin ole varaa.

Liikenne 12 -suunnitelma ja sen toimeenpano mahdollistavat tietoon perustuvan valmistelun ja päätöksenteon. On erittäin tärkeää, että tilanteessa, jossa taloudelliset resurssit ovat tiukalla, valtio tekee järkeviä ja tietoon perustuvia päätöksiä huomioiden tulevaisuuden. Suunnitelman yksi merkittävistä lisäarvoista on se, että se on tehty laajassa yhteistyössä. Hyvin suuri joukko sidosryhmiä on antanut tähän panostuksensa, ja kiitän tästä kaikkia teitä. Ilman teitä lopputulos ei olisi sellainen kuin sen pitäisi olla. Me olemme huomioineet tässä selonteossa eri väylien, liikennemuotojen, tavara- ja henkilöliikenteen tarpeet, liikennejärjestelmää koskevan tiedon, tukitoimet ja myöskin digitalisaation.

Arvoisa puhemies! Muuttuneessa maailmassa suunnitelman tavoitteet oli päivitettävä heti prosessin alussa. Eli kun tämä parlamentaarinen työ aloitettiin, niin vaihdoimme kolmen kärjen turvallisuuteen, toimivuuteen ja kestävyyteen. Tietenkin tehokkuus ja saavutettavuus ovat toimintamme ytimessä jatkuvasti, mutta turvallisuus, toimivuus ja kestävyys kestävät tätä aikaa ja ovat välttämättömiä myös tulevaisuudessa. Turvallisuuden osalta on ymmärrettävä, että liikennejärjestelmällä on ratkaiseva rooli kokonaisturvallisuudessa. Infra on sitä kovaa turvallisuutta. Teiden, raiteiden ja siltojen on toimittava ja kestettävä arjessa ja kriiseissä. Joukkoja ja kalustoa on voitava siirtää nopeasti. Kansalaisia on kyettävä evakuoimaan nopeasti. Arjen on pyörittävä mahdollisimman sujuvasti. Yksilöillä ja yrityksillä on oltava hyvät toimintaedellytykset. Vahva infra, joka kantaa arjessa ja kriiseissä, on myös osa pelotetta. Me osoitamme, me lähetämme viestin itään ja muille maille, että toimintakykymme on huipussa, me varaudumme, me valmistaudumme, me rakennamme Suomessa vahvaa infraa.

Pitkäjänteinen mutta epärealistinen suunnitelma on tietenkin aina mahdollinen, mutta sellaista emme suostuneet tietenkään tekemään. Sellaista, jossa luvataan kaikille kaikkea, ei voi hyväksyä. Tämä on tyypillistä politikointia, ja siihen emme tässä selonteossa ja suunnitelmassa sorru. Arvioituihin vaikutuksiin pohjautuvassa suunnitelmassa esitetään merkittävää perusväylänpidon rahoituksen kasvattamista vuodesta 30 eteenpäin. Tästä on

kaikilla suuri yhteisymmärrys, ja tämä päätös olisi toki pitänyt tehdä jo vuosia sitten. Liikenneverkon kehittämiseen ja liikenteen palveluihin osoitetaan maltillisemmin rahaa. Olemme tehneet valintoja: nykyinen infra, turvallisuus, talous edellä.

Arvoisa puhemies! On tärkeää huomioida, että sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet ovat maassamme merkittävät ja niiden rahoitus on ratkaistava, jotta pääsemme hyödyntämään EU-rahoitusta vuodesta 28 eteenpäin. Nykyinen investointitaso ei riitä vastaamaan kiireellisimpiin siviili- ja sotilastarpeisiin. On olennaista, että liikenneverkon kehittämisessä laitamme rajalliset resurssit fiksusti sinne, missä tarve on suurin ja vaikutukset parhaita. Siviilihankkeiden osalta Väyläviraston investointiohjelma tulee tunnistamaan uusien tavoitteiden mukaiset vaikuttavimmat hankkeet.

Sotilaallisen liikkuvuuden osalta valmistelu pohjautuu tiukasti puolustuksen hallinnonalan määrittelemiin tarpeisiin. Viime viikolla julkaistu Pohjoismaiden yhteinen varautumista koskeva liikennejärjestelmästrategia varmistaa, että kaikilla Pohjoismailla on sama tilannekuva, tavoitteet ja kunnianhimon taso liikennejärjestelmän kehittämisessä. Tässä suunnitelmassa tärkeimmiksi kohteiksi nostettiin jäänmurtokaluston uudistaminen, eurooppalaisen raideleveyden suunnittelu Ruotsin yli Rovaniemelle ja Ouluun asti Suomen puolella, vt 21, satamat, rajat ylittävät sillat ja erikoiskuljetusreitit. Nämä ovat myös niitä hankkeita, joita me olemme yhdessä Puolustusvoimien kanssa valmistelleet.

Tehtävämme on siis varmistaa kriittisimpien infrakohteiden toteuttaminen oikeassa järjestyksessä, turvallisuustilanne ja julkisen talouden haasteet huomioiden. Painotus, niin kuin toistan jälleen, on nykyisen infran vahvistamisessa. EU-rahasaanto on nimenomaan mahdollista maksimoida sillä, että meillä on kaikkein vaikuttavimmat, tärkeimmät, kriittisimmät hankkeet haussa, kun vuoden 28 rahat ovat jälleen suuremmin jaossa. 50 prosenttia per hanke on se, mitä Suomi voi saada.

Suomen liikennepolitiikassa ja tämän strategian, suunnitelman, myötä valmistaudumme, varaudumme ja vahvistamme koko infrastruktuuriamme. Meillä ei ole varaa, saati aikaa, poukkoilevaan liikennepolitiikkaan tai niihin kuuluisiin siltarumpuihin. Eduskunnan näkemys suunnitelman sisällöstä tullaan huomioimaan suunnitelman toimeenpanossa, ja luotan siihen, että kaikki te osaatte pistää asioita tärkeysjärjestykseen. Kun maailma myrskyää ja Suomen pitää vahvistaa itseään, turvallisuuttaan, tulevaisuuttaan ja talouttaan, niin myöskin liikennehankkeiden ja liikennepolitiikan pitää sitä tehdä. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia, ministeri. — Edustaja Heinonen, olkaa hyvä.

16.13 **Timo Heinonen kok** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Rouva ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Ihan jokainen suomalainen tarvitsee myös maaseudun tieverkkoa. Sitä pitkin kulkee ruoka tiloilta teollisuuteen ja kaupunkien kauppoihin. Sitä pitkin kulkevat teollisuuden raaka-aineet, tavarat ja ihmiset. Noin 90 prosenttia maamme tavaroista kuljetetaan itse asiassa kumipyörillä, mikä tekee kuorma-autoliikenteestä elinehdon kasvulle. Myös henkilöliikenteestä 90 prosenttia kulkee kumipyörillä.

Olemme vientivetoinen maa kaukana keskeisistä markkinoista. Taloutemme toimii vain silloin, kun tavara liikkuu sujuvasti tehtaasta satamaan ja satamasta maailmalle. Selonteko muistuttaakin tästä hyvin konkreettisesti. Itse asiassa noin 90 prosenttia maamme viennistä kulkee meriteitse. Satamat ovat porttimme maailmalle, mutta portille päästäksemme tarvitsemme toimivan ja hyväkuntoisen tieverkon.

Tämän takia olemme pääministeri Petteri Orpon hallituksen johdolla panostaneet tällä vaalikaudella historiallisella tavalla perusväylänpitoon — tämä siitä huolimatta, kuinka haastava maamme taloustilanne on. Me näemme kokoomuksessa tämän ”sekä että” -kysymyksenä, emme ”joko tai” -kysymyksenä. Kokoomus haluaa panostaa, kehittää ja myös pitää huolta liikenneverkoista teillä, rautateillä, vesillä ja ilmassakin. Tämä mahdollistaa ihmisten ja tavaroiden liikkumisen paikasta toiseen. Liikenneverkkomme on itse asiassa juuri niin vahva kuin sen heikoin kohta kulloinkin on.

Kokoomus painottaakin, että liikennejärjestelmä on yksi maamme kilpailukyvyn perusrakenteista. Kun yhteydet toimivat, yritykset voivat investoida, työllistää ja viedä tuotteitaan maailmalle, myös Suomen eri puolille. Tieverkko muodostaa käytännössä logistiikkamme selkärangan, pienemmät tiet ja myös yksityistiet verisuoniston. Kun tieverkko toimii luotettavasti, kuljetukset ovat ennakoitavia ja kustannukset pysyvät hallinnassa. Kun tieverkko taasen rapautuu, vaikutukset näkyvät nopeasti yritysten kustannuksissa, toimintavarmuudessa ja lopulta myös työpaikoissa.

Suomen väyläverkko on kuitenkin vuosien aikana päässyt monin paikoin kulumaan. Korjausvelka on noin 4,2 miljardia. Korjausvelka ei kuitenkaan synny yhdessä vuodessa tai hallituskaudessa. Se on syntynyt vuosien aikana, kun kunnossapitoon on käytetty liian vähän resursseja ja sitä on tehty vääränlaisella kalustolla. Suomen uhanalaisin karhu onkin tiekarhu, ja jos tiestöämme ei hoideta tiehöylin, niin ne eivät pysy kunnossa.

Liikennejaoston puheenjohtajana olenkin nostanut esille tarpeen selvittää, mitä tienpidossamme on tapahtunut legendaarisen TVL:n aikakaudesta Tielaitoksen, ely-keskusten, Väyläviraston ja muiden kautta tähän päivään. [Tuomas Kettunen: Hyvä!] On täysin selvää, että virheitä on tehty, mutta vain tunnistamalla virheet voimme oppia niistä ja tehdä asiat paremmin tulevaisuudessa. Kyllä, tällä hallituskaudella olemme jo kertaalleen pysäyttäneet korjausvelan kasvun. Haluan kuitenkin olla rehellinen ja todeta, että tällä hetkellä korjausvelka on jälleen kasvussa. Sen pysyvä taittaminen vaatisi satoja miljoonia euroja lisää joka vuosi useamman vaalikauden ajan. [Tuomas Kettunen: Politiikka on arvovalintoja!]

Arvoisa puhemies! Väyläverkon kunnossapito on myös talous- ja työllisyyspolitiikkaa. Kokoomuksessa katsomme, että toimiva liikennejärjestelmä on ennen kaikkea kasvun ja työn tekemisen edellytys. [Tuomas Kettusen välihuuto] Ensinnäkin meidän on pidettävä olemassa oleva väyläverkko kunnossa. Kunnossapito on kaikkein vaikuttavinta liikennepolitiikkaa. Näin vältetään kalliimmat korjaukset myöhemmin ja varmistetaan siis liikenteen sujuvuus. Ja älkää unohtako heitä ja meitä, jotka päivittäin tarvitsemme myös tätä valtion alempaa tieverkkoa. Näitä teitä pitkin ihmiset tulevat myös sinne rautatieasemille, lentokentille, mutta myös työpaikoille, kouluihin ja harrastuksiin. Omaa autoa Suomessa tarvitsee moni, ja sen käytön tulee olla jatkossakin mahdollista.

Haluan myös korostaa maakuntalentokenttien roolia. Olemme muuten ainoa Pohjoismaa, missä ei ole toimivaa, kattavaa maan sisäistä lentoliikennettä. Sellainen meillä on ollut, ja sellainen maassamme voisi jatkossakin halutessamme olla. [Peter Östman: Hyvä!]

Toiseksi meidän on varmistettava, että runkolinjat ovat kunnossa. MAL-yhteistyöhön panostetaan, tehdään isoja hankkeita. Kun keskeiset väylät ja pääradat toimivat hyvin, koko liikennejärjestelmä toimii tehokkaammin.

Kolmanneksi meidän on poistettava logistiikan pullonkauloja, ja pienilläkin parannuksilla voidaan lisätä liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.

Arvoisa puhemies! Haluan vielä korostaa infran merkitystä huoltovarmuudelle ja sotilaalliselle liikkuvuudelle. Väylät, satamat, rajanylityspaikat ja ratapihat muodostavat verkoston, joka tukee sekä talouden toimintaa että maanpuolustuksen edellytyksiä. Liikennejärjestelmä on lopulta paljon enemmän kuin infraa. Se on perusta sille, miten Suomi toimii, miten ihmiset liikkuvat, miten yritykset käyvät kauppaa ja miten yhteiskunta kestää myös kriiseissä.

Arvoisa puhemies! Kun yhteydet toimivat luotettavasti, Suomi pysyy liikkeessä ja suomalainen työ ja yrittäjyys voivat menestyä myös tulevaisuudessa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Laakso, olkaa hyvä.

16.19 **Sheikki Laakso ps** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Istuva hallitus on Suomen historian autoilijamyönteisin hallitus. Olemme tehneet lukuisia autoilun kustannuksia vähentäviä päätöksiä aina polttoaine- sekä ajoneuvoveron kevennyksistä jakeluvelvoitteen tason järkevöittämiseen. Muistetaan, että Marinin—Saarikon jakeluvelvoitepolitiikka olisi vuonna 24 nostanut pumppuhintoja lähes 20 sentillä. [Timo Heinonen: Ohhoh! — Juho Eerola: Näinkö olisi käynyt?]

Lisäksi tiestöä on pistetty kuntoon moninkertaisesti viime hallituskauteen verrattuna. Tämä on onnistunut, vaikka julkisen talouden tilanne on surkea ja lähes kaikkialla on pitänyt sopeuttaa. Tieverkon kunto ja autoilun kustannukset vaikuttavat suoraan elinkeinoelämän kilpailukykyyn, työssäkäyntiin ja huoltovarmuuteen. Näistä huolehtiminen on valtion keskeisimpiä tehtäviä.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä korostaa käsittelyssä olevan suunnitelman perusperiaatteita, joita on pitkäjänteinen sitoutuminen suunnitelmaan ja sen toteuttamiseksi tarvittavaan rahoitukseen. Korostamme erityisesti saavutettavuutta ja tehokkuutta. Ne ovat Suomen viennille ja ulkomaisille yhteyksille tärkeitä. Selonteon linjauksilla on merkittävä ohjaava vaikutus maamme eri alueiden saavutettavuudelle, huoltovarmuudelle ja alueellisen elinvoiman edistämiselle sekä myös turvallisuudelle. Lisäksi perussuomalaiset näkevät hyvänä, että Liikenne 12 -suunnitelma tunnustaa alemman tieverkon sekä yksityisteiden merkityksen Suomen kaikille alueille.

Liikenteen sujuvuus, nopeus ja turvallisuus ovat koko Suomen etu. Kuten tunnettua, pidämme perussuomalaisten eduskuntaryhmässä erityisen tärkeänä sitä, että valtakunnallisella suunnitelmalla vahvistetaan elinkeinojemme kilpailukykyä sekä alueiden elinvoimaa ja niiden saavutettavuutta, kuten edellä on todettu. Vaikka kaikilla liikennemuodoilla on merkitystä, korostamme tieverkon merkitystä. Yli 90 prosenttia Suomen tavaraliikenteestä kulkee kumipyörillä.

Arvoisa puhemies! On tiedostettu, että väylien heikko kunto ja yhteyspuutteet aiheuttavat miljoonien tuntien aikamenetykset sekä ihmisille että yrityksille. Tästä syntyviä mittavia taloudellisia tappioita on nykyinen istuva hallitus vähentänyt liikenteen järkevällä investointi- ja kehittämispolitiikalla. Erinomainen täsmällinen esimerkki juuri tällaisesta toiminnasta on se, että korjausvelan kasvu saatiin pysäytettyä vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta. Jatkossa käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan osittain myös vilkkaammin liikennöidyille tieverkoille, jotta korjausvelka pysyy kurissa. Tästä johtuen myös maanteiden pääväylät vastaavat pääosin liikenteen ja kuljetusten tarpeisiin. Tällä hallituskaudella Lulu Ranteen johdolla hallitus on painottanut tieverkon kunnostamista, mikä onkin järkevää politiikkaa jo sotilaallisen liikkuvuuden näkökulmasta.

Arvoisa puhemies! Aiemmin harjoitetun vastuuttoman ja ilmastoideologian sokaiseman politiikan takia Suomi on menettänyt miljardeja EU-rahoitusta. Suomi on EU:n nettomaksaja, ja meidän pitää tehdä kaikkemme, että saamme mahdollisimman paljon rahoitusta takaisin Suomen omiin tarpeisiin. Samalla vapautuu valtion varoja alempien luokkien kohteisiin ja kunnossapitoon. Pitkä itäraja roistovaltio Venäjän kanssa asettaa Suomen hankalaan asemaan, joten nyt viimein myös meidän on saatava aiempaa enemmän hyötyä EU:lta.

Koko liikenneverkko on pidettävä kunnossa yksityisteistä aina valtateihin asti, sekä radat ja lentoyhteydet maakuntiin on huomioitava — ja näin on myös tehty. Meidän on arvioitava suurten, jopa kymmenen miljardin euron kokonaishintaisten ratahankkeitten tarpeellisuutta ja järkevyyttä. On selvää, että tietyt ratayhteydet ja etenkin satamat ovat välttämättömiä pitää kunnossa jo huoltovarmuudenkin kannalta katsottuna, mutta kunnianhimo ei saa mennä järjen edelle.

Joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämisessä olemme realisteja. Me perussuomalaiset korostamme edelleen myös liikenneturvallisuuden näkökulmaa suunnittelussa ja teiden kunnossapidossa. Liikenne vaatii yhä liikaa uhreja ja vammautumisia. Haluamme panostaa turvallisuuteen.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmän on palveltava niin pihtiputaanmummoa kuin teollisuuttakin. Koko Suomi on pidettävä asuinkelpoisena, ja liikenneverkko on tässä avainasemassa. Perussuomalaisten eduskuntaryhmä katsoo, että liikennepolitiikassa etusijalle pitää laittaa huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä yritystemme kilpailukyky. Punavihreä ilmastopolitiikka pitää liikenneasioissa unohtaa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

16.25 **Seppo Eskelinen sd** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt lähetekeskustelussa oleva Liikennejärjestelmä 12 -prosessi poikkesi edellisestä ohjelmatyöstä prosessina. Työ kesti yli kaksi vuotta, ja välillä se oli kuukausia tauolla. Seurantaryhmän jäsenenä valmistelun seuraaminen oli välillä kyllä vaikeaa.

Liikennejärjestelmällä on valtaisa merkitys yhteiskunnan toimivuudelle, alueiden saavutettavuudelle ja elinvoimalle sekä tätä myötä koko maan kehittämiselle. Tarvitaan laajaa kokonaiskuvaa ja pitkäjänteistä otetta. Siksi viime kaudella luotiin sosiaalidemokraattien johdolla Suomen ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa muodostettiin yhteinen näkemys, miten liikennejärjestelmää kehitetään ja rahoitetaan seuraavan 12 vuoden ajan.

Kun suunnitelmaa tehtiin, oli tärkeää, että suunnitelmaan sitouduttiin laajasti yli vaalikausien ja hallitus—oppositio-rajat ylittäen. Nyt hallitus kuitenkin kovaa kyytiä vie pohjaa suunnitelmalta, kun on tuonut hankkeita virkatyönä valmistellun investointiohjelman ohi. Tällainen siltarumpupolitikointi syö pohjaa pitkäjänteiseltä liikenneverkon kehittämiseltä, heikentää investointien ennakoitavuutta sekä estää EU-rahoituksen tehokasta hyödyntämistä.

Arvoisa puhemies! Korjausvelka jatkaa kasvuaan hallituksen bitumintuoksuisista puheista huolimatta. Väyläviraston arvion mukaan sen määrä ylitti viime vuonna jo 4,3 miljardin euron. Vaikka hallitus on lisännyt rahoitusta kertaluontoisesti, se ei ole pystynyt korjausvelan kasvua pysäyttämään. Samalla hallitus leikkaa tulevassa liikennesuunnitelmassa

2026—29 väyläinvestointien kehittämisrahoituksesta ja perusväylänpidosta satoja miljoonia euroja. Surullisena lopputuloksena on liikenneverkon kunnon rapistuminen edelleen.

Alemman tieverkon merkityksestä on täällä puhuttu paljon. Alemman tieverkon merkitys on tärkeä paitsi elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle myös maanpuolustukselle. Sen rapistuminen ei ole vain talouskysymys vaan vakava turvallisuuskysymys. Silti hallitus leikkaa rahoituksen tasolle, jolla ei saada edes kunnossapitoa hoidettua alemmassa tieverkossa. Kehitys uhkaa nyt vakavasti monin paikoin niin teollisuuden raaka-ainekuljetuksia kuin ihmisten arjen liikkumista ja turvallisuutta.

Myös joukkoliikenteen valtiontuen jäädyttäminen koko hallituskaudeksi ja arvonlisäveron nosto ovat yhtä lailla kestämättömiä ratkaisuja. Se on nostanut joukkoliikenteen kustannuksia, lippuhintoja ja lakkauttanut aika paljon vuoroja erityisesti harvaan asutuilla alueilla sekä siirtänyt rahoitusta, vastuuta entistä enemmän kunnille.

Arvoisia puhemies! Suuret raidehankkeet ovat hallinneet viime aikoina liikennepoliittista keskustelua julkisuudessa länsiradan, lentoradan, itäradan ja sotilaallisen liikkuvuuden 3,5 miljardin investointisuunnitelman myötä. Suuri kysymys on varmaan, miten näitä hankkeita rahoitetaan. Nämä hankkeet eivät voi vaarantaa liikenteen perusrahoitusta. Samalla on tärkeää tunnistaa nykyisen rataverkkomme välityskyvyn ja kapasiteetin ongelmat niin pääradalla, Karjalan radalla kuin Savon radalla. Kuljetusten siirtyminen yhä vahvemmin raiteille haastaa lisäksi nykyisen rataverkkomme pullonkauloja ja korjaustarvetta. Siksi nykyisten yhteyksien toimivuus, turvallisuus ja välityskyky on oltava kehittämisen kärjessä.

Toinen merkittävä kokonaisuus on siis sotilaallinen liikkuvuus ja sen hankkeet. Puolustuksemme on tärkeä turvallisuusnäkökulma, mutta se ei voi syrjäyttää alleen koko maan tasapuolista liikenneverkon kehittämistä.

Arvoisa puhemies! On hyvä, että suunnitelmassa on nostettu maakunnallisten lentoyhteyksien merkitys alueilla. Onkin tärkeää pitää kiinni kolmen tunnin saavutettavuuden kriteereistä maakuntakeskuksiin. Lentoliikenne ja toimiva raideliikenne maakuntakeskuksiin on Suomen kasvun ja yritysten sijoittumisen elinehto.

On hyvä muistaa, että Suomen viennistä yli 70 prosenttia lähtee maakunnista. Yritysten lentomatkustaminen on välttämätöntä ja yritysten välttämätön työkalu, että kauppaa maailmalle pystytään tekemään ja Suomen kasvua rakentamaan. Kenttien merkitys koko Suomen työllisyydelle ja elinvoimalle on suuri. Yritykset tarvitsevat ennustettavuutta ja pitkän aikavälin näkymiä, että ne uskaltavat investoida Suomeen.

Arvoisa puhemies! Infrastruktuuri ei ole pikavoittojen paikka — se on kansallinen turvaverkko, jonka laiminlyönnin kustannukset tulevat moninkertaisina maksuina. Nyt tarvitaan ennemmin vahvaa sitoutumista parlamentaarisesti yli vaalikausien Suomen saavutettavuuden, kasvun ja turvallisuuden varmistamiseksi.

Lopuksi voin kyllä todeta, että suunnitelma herättää enemmän kysymyksiä kuin vastauksia liikennepolitiikkamme tulevaisuudesta.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

16.30 **Hannu Hoskonen kesk** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Parlamentaarisen työryhmän jäsenenä totean lyhyesti, että selonteon valmisteluprosessi oli luokatonta. Kokouksia peruttiin jatkuvasti, pidetytkin kokoukset osuivat päällekkäin eduskuntatyön kanssa. Työryhmän jäsenille tuotiin lopputulos vain tiedoksi ilman keskusteluja. Par-

lamentaarinen työhän ei voi olla tällaista, että valmiiksi pureskeltuja papereita tuodaan ilman mahdollisuutta vaikuttaa. Tämä selonteko on täysin hallituksen tekemä luomus.

Kun katsotaan sitten eteenpäin, niin tämä selonteko nojautuu vahvasti pääväyliin, TEN-T-verkkoon, suuriin liikennemääriin, ikään kuin Suomi olisi vain muutama iso kaupunki tai maailmanpolitiikassa kaikki olisi hyvin. Tärkeää olisi, että hallitus kehittäisi koko maata. Toimiva liikenne on huoltovarmuuden, talouskasvun, puolustuksen ja elinvoiman kivijalka. Tapahtuneiden muutosten maailmanpolitiikassa pitäisi olla viimeinen herätys, että ilman toimivaa liikenneverkkoa meidän käy huonosti.

Jo karttaa katsottaessa jokainen voi päätellä, että pakotteista eniten kärsinyt itäinen Suomi kantaa suurta vastuuta koko Suomen kohtalosta. Kun katsoo, mitä on tapahtunut tähän saakka, niin meidän tyly kohtalo vain jatkuu itäisessä Suomessa. Valtiovarainministeriön korkea virkamies on nyt muuttamassa maaseudun tiet sorateiksi. Onko tämä oikeasti myös liikenneministerin oma linja? Toivon, että ei ole.

Kuin pisteeksi i:n päälle hallitus on tässä selonteossa poistamassa saavutettavuuskriteerin suomalaisen liikennepolitiikan ytimestä. Silloin se tulee kohdelleeksi kaltoin juuri itäistä Suomea ja sen kaltaisia maakuntia, maakuntia, joissa Suomen huoltovarmuus oikeasti rakentuu: maatalouteen ja elintarviketuotantoon, teollisuuteen, metsätalouteen, kaivannaisteollisuuteen ja rajaseutuun. Jokainen heikennys tiestössä ja muissa väylissä näkyy näillä alueilla heti, ihmisten arjessa välittömästi, ja tietenkin myös yritysten kannattavuudessa, mahdollisuuksissa tehdä investointeja ja myös tulevaisuuden suunnittelussa. Tätä hallitus ei tunnu ymmärtävän, tai vieläkin pahempaa, se ei ehkä välitäkään.

Myös hallitusohjelmaan kirjattu liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistus seisoo. Liikenteen verotulot ovat romahtaneet, ja polttoaineiden hinnat nousevat. Tämäkin on koitumassa kansantaloutemme ja autoilijoiden turmaksi — kiitos hallituksen tekemättömyyden.

Arvoisa puhemies! Keskusta tarjoaa paremman vaihtoehdon. Haluamme koko Suomea palvelevan liikenneverkon, ei vain hallituksen valikoimiin postinumeroihin. Nyt on korkea aika alkaa tehdä sitä, mikä on välttämätöntä. Se ei olisi sen vaikeampaa kuin keskittyä perusasioihin ja tunnustaa tosiasiat. Suomen tiestö, raiteet ja sillat rapistuvat niin kovaa vauhtia, että korvissa soi. Valtiolla rahat ovat vähissä. Siksi miljardeja maksaviin raidehankkeisiin ei pitäisi upottaa enää euroakaan valtion rahaa. [Sheikki Laakso: Se on järkevää tehdä ratoja!]

Suomessa talouskasvu ja turvallisuus syntyvät toimivista kuljetusketjuista, eivät keskittämisestä, joka pakottaa ihmiset jättämään kotinsa ja yritykset lähtemään muualle. Se on väärä tie, minne hallitus on Suomea nyt viemässä. Nyt tarvitaan kiireellinen korjausohjelma alempiasteisille teille, rikkinäisille raiteille ja lahonneille silloille. Ne ratkaisevat, miten teollisuus Suomessa pärjää, jotta työpaikat säilyvät — se on meille kaikille tärkeää — ja olisi mahdollisuuksia investoida ja turvata huoltovarmuus tällä keinolla.

Poikittaisliikenteen kehittäminen on myös pantava käyntiin. Saimaan, Savon ja Karjalan alueet on liitettävä osaksi koko maan liikenneverkkoa. Hallituksen nollaamaa yksityisteiden rahoitusta on korotettava. Puu, vilja ja muut raaka-aineet pitää saada kulkemaan metsistä ja pelloilta tehtaisiin ja satamiin.

Tiestön hoitoa on samoin uudistettava. Nykyinen urakkamalli ei toimi, ja valvonta on olematonta. Tämä ei ole mielipide, se on tosiasia, jonka ihmiset kohtaavat joka ainoa päivä. Tiehöylät on saatava takaisin alemman soratieverkon hoitoon.

Arvoisa puhemies! Maakunnat tarvitsevat omat lentoyhteytensä. Kolmen tunnin saavutettavuudesta Helsinkiin on pidettävä kiinni. Bisnesmiehillä ja -naisilla ei ole aikaa istuskella koko päivää junassa ja bussissa odottamassa perillepääsyä.

Ja sitten, arvoisa herra puhemies, Laajakaista kaikille -ohjelma on palautettava, kuten ministerin tilaama selvityskin sanoi. Toimivat puhelin- ja nettiyhteydet ovat tämän päivän oikea perusoikeus. Tarvitaan siis lisää valokuitua ja myös tukiasemia, jotta langaton verkko toimii.

Arvoisa herra puhemies! Lopuksi: Keskusta tarjoaa suunnanmuutoksen hallituksen umpisurkealle liikennepolitiikalle. Koko maata pitää kehittää. Nyt siitä on hylätty jo yli puolet. Muutos vaatii, että valtion vähiä rahoja käytettäisiin paljon viisaammin kuin mitä hallitus on tehnyt ja mitä se tässä selonteossaan suunnittelee. [Sheikki Laakso: Tyhjällä paperilla se ei onnistu! — Timo Heinonen: Ei Hoskonen voi kyllä kaivata viime kauden hallituspohjaa! — Hannu Hoskonen: Sinäpä sen sanoit!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Mari Holopainen, olkaa hyvä.

16.36 **Mari Holopainen vihr** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Öljyn hinta on tällä hetkellä poikkeuksellisen korkealla. Kansainvälinen energiajärjestö IEA puhuu jopa historian pahimmasta öljymarkkinoiden häiriöstä. Myös Suomessa riski fossiilisten tuontipolttoaineiden hinnannousulle on todellinen. Mitä tekee hallitus? Vahvistaa entisestään liikennejärjestelmämme fossiiliriippuvuutta ja altistaa suomalaiset polttoaineiden hinnan heilahtelulle epävarmuuden vallitessa. Hallituksen selonteossa luetellaankin useita toimenpiteitä, joilla se on lisännyt liikenteen päästöjä.

Liikenteessä tarvitaan pikaisesti kestävyysmurrosta. Päästöt on saatava alas. Silti hallituksen antamassa selonteossa tämä aihe sivuutetaan lähes täysin. Termi ”fossiiliset polttoaineet” mainitaan koko dokumentissa vain kaksi kertaa — siitäkin huolimatta, että juuri fossiiliriippuvuus on liikennejärjestelmämme keskeisimpiä ongelmakohtia ja liikenteen osalta päästövähennystyö sakkaa pahemman kerran. Fossiiliton liikenne on paitsi välttämätöntä ilmastokriisin torjumiseksi myös osa viisasta huoltovarmuutta, kriisinkestävää taloutta ja helpotus suomalaisille liikennevälineiden käyttäjille.

Arvoisa puhemies! Tämä paperi tuntuukin olevan askel historiaan. Sen sijaan, että katsottaisiin rohkeasti tulevaan, vauhditettaisiin liikenteen sähköistymistä, hyödynnettäisiin digitalisaatiota ja tietoa eri liikennemuodoissa, panostettaisiin olemassa olevien raideyhteyksien parantamiseen ja huomioitaisiin myös kasvavien kaupunkien tarpeet esimerkiksi joukkoliikenteen sekä kävely- ja pyöräilyinfran osalta, katse on tiukasti peruutuspeilissä.

Monessa eurooppalaisessa suurkaupungissa kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat pääasiallisia liikennemuotoja. Samoin Suomen suurimmilla kaupunkialueilla ne muodostavat liikkumisen selkärangan. Myös kaupunkialueilla henkilöautoilu on toki osa liikennejärjestelmää, mutta joukkoliikenneinvestoinnit ovat joukkojen liikkumisen edellytys sekä ihmisten että yritysten kannalta. Viihtyisät keskusta-alueet, joissa on kävelykatuja, alkavat olla monessa maassa jo normi eikä poikkeus.

Lyhyillä matkoilla etenkin paremmat kävely- ja pyöräilyreitit lisäävät päästötöntä liikkumista ja arkiliikuntaa ja tukevat suomalaisten terveyttä ja hyvinvointia. Vihreät panostaisi kävelyyn ja pyöräilyyn sekä valjastaisi MAL-sopimukset vahvemmin osaksi tätä työtä. Vaikka hallitus on linjannut kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelmasta, on siihen kohdistuva rahoitus vain vähentynyt. Vihreät on pitkään esittänyt ruuhkamaksujen mahdollis-

tamista niille kaupunkialueille, joissa ne halutaan ottaa käyttöön tehostamaan kestävän kaupunkiliikenteen rahoitusta. [Juha Mäenpää: Ruuhkamaksut kävelijöille!] Tuloja voitaisiin ohjata kaupungeissa tukemaan parempaa joukkoliikennettä, esimerkiksi laskemaan joukkoliikennelippujen hintoja. Joukkoliikenteessä käyttäjät maksavat kohonneina lipunhintoina infrainvestointeja. Myös joukkoliikenteen rahoittamiseen on löydettävä malleja, joissa käyttäjille ei ohjata näin merkittäviä hinnankorotuksia. [Miko Bergbom: Autoilijoille vaan!]

Arvoisa puhemies! On selvää, että liikennejärjestelmämme tulee olemaan myös tulevina vuosina merkittävien investointien kohteena. Selonteon liitteenä olevasta rahoitussuunnitelmasta huomataan, että vuosittainen panostustarve on miljardiluokassa. Tiedämme samalla, että tulevina vuosina jokainen käytettävä veroeuro on punnittava tarkoin. Siksi on kiinnitettävä huomiota siihen, että julkinen raha ohjautuu liikennejärjestelmän kehittämiseen kestävällä tavalla. Valtion rahoja ei ole varaa hukata tarpeettomasti päästöintensiiviseen liikkumiseen. Suomi ei saa jäädä syrjäisestä sijainnistaan huolimatta syrjään, kun maata pitkin liikutaan yhä enemmän Euroopan sisällä. Hallituksen tulisi määrätietoisemmin kehittää junaliikennettä niin maan sisällä kuin täältä muualle Eurooppaan. Tilanteessa, jossa rahasta on tiukkaa, hallitus haluaa tukea myös kannattamattomia sisäisiä lentoja kalliisti. Selonteossa todetaan, että nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Vähän käytössä olevien kenttien kallis ylläpito verovaroin etenkin siellä, missä toimiva raideliikenne on aivan vieressä, on valinta jostain muusta pois. Onkin syytä kysyä hallitukselta, eikö nyt olisi aika tehdä johtopäätökset ja keskittyä vaikuttaviin liikenneinvestointeihin, kuten raideliikenteen kustannustehokkaaseen kehittämiseen eri puolilla Suomea. Tarpeita on niin pohjoisessa, etelässä, idässä kuin lännessäkin.

Arvoisa puhemies! Vihreiden suunta liikennejärjestelmämme kehittämiseen on selvä. Hiilelle on asetettava hinta ja ohjattava määrätietoisesti kaikkea liikkumista vähäpäästöisempään suuntaan. Kuten selonteossa todetaan, Suomen autokanta on jo sähköistynyt arvioitua nopeammin. Menneisyyteen kiinnittymällä ja vanhan ajan liikennejärjestelmästä kiinni pitämällä emme pääse pitkälle.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lohikoski, olkaa hyvä.

16.42 **Pia Lohikoski vas** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sujuva liikenne tarkoittaa elinvoimaa, työllisyyttä, sosiaalista oikeudenmukaisuutta ja ilmastokestävyyttä. Meillä on alueita, joilla auto on välttämätön, ja on alueita, jonne autoja ei kaivata lisää. Sekä maaseudun että kaupunkien asukkaiden liikkumisen tarpeisiin on vastattava pitkäjänteisyydellä.

Toimiva liikenne on koko Suomen asia ja meidän yhteinen vastuumme. Tänään meillä on käsissämme Orpon hallituksen laatima suunnitelma, joka ei valitettavasti ole aito parlamentaarinen näkemys. Työryhmän jäsenillä ei ollut yhtä vaikuttavaa roolia suunnitelman laadinnassa kuin viime kerralla.

Arvoisa puhemies! Olemme vasemmistoliitossa pettyneitä sekä suunnitelman laadintaan että sen sisältöön. Suunnitelman suurin laiminlyönti on kaupungistumisen ohittaminen. Suunnitelma ei huomioi olemassa olevaa kehitystä, vaan siinä on valittu jättää tekemättä panostukset kasvavien kaupunkiseutujen tarpeisiin. Keskeisin työkalu olisi MAL-sopimusten riittävä ja ennakoiva rahoitus. Esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn panostukset

maksaisivat itsensä takaisin ihmisten terveytenä ja vähenevinä ilmastopäästöinä, mutta hallitus on ajanut investointiohjelman rahoituksen alas, eikä tämä suunnitelma lupaa parempaa.

Joukkoliikenteen osalta pitäisi huomioida palvelutarpeen merkittävä kasvu ja työssäkäyntialueiden laajentuminen. Esimerkiksi liityntäpysäköinteihin on järkevää panostaa. Maamme kaupungeissa voidaan alentaa liikennepäästöjä kustannustehokkaasti kohti kestävämpiä kulkumuotoja, mutta hallitus jarruttaa tätä kehitystä. Eivätkä nämä ole pelkkiä kaupunkien kysymyksiä, vaan myös maaseudulla tarvitaan toimivaa joukkoliikennettä ja turvallisia pyöräteitä. Alueiden keskuskaupungit ja harvemmin asutetut alueet voitaisiin sitoa yhteen toimivalla lähijunaliikenneverkolla, mutta tämä ei ole hallitukselle kelvannut. Hallituksen olisi syytä ymmärtää, että mitä vähäpäästöisemmäksi liikennejärjestelmät kaupunkiseuduilla muodostuvat, [Sheikki Laakso: Tyhjät junat!] sitä vähemmän päästövähennystoimia jäisi kohdistettavaksi harvemmin asutuille alueille. Ideologian ei pitäisi antaa sumentaa järkeviä tavoitteita. [Juha Mäenpää: Nyt oli hyvin sanottu!]

Arvoisa puhemies! Liikennettä sähköistämällä vähennämme liikennesektorin päästöjä. Nykyisessä geopoliittisessa tilanteessa on myös selvää, että liikkumisen tapojen kestävä muutos on välttämätön. Energiaomavaraisuudella voimme lisätä huoltovarmuutta, vähentää riippuvuuksia öljydiktaattoreista ja vahvistaa kansallista turvallisuutta.

Sitten tämä korjausvelka. Joku voisi sanoa, että Liikenne 12 -suunnitelman koko idea oli kuroa korjausvelkaa kiinni, mutta nyt korjausvelka vain kasvaa niin teillä kuin raiteilla. Tämä tulee johtamaan huonokuntoisiin teihin. Rataverkon heikko kunto taas vaikeuttaa tulevaisuudessa junaliikenteen kehittämistä myös elinkeinoelämän näkökulmasta.

Me vasemmistossa painotamme, että koko maan saavutettavuudesta on huolehdittava ja se on tehtävä mahdollisimman kestävästi.

Arvoisa puhemies! Hallitus on valinnut liikennepolitiikalleen suunnan, joka ei ole kestävä. Se ei ole kestävä ekologisesti. Hallitus on saanut toimillaan liikennepäästöt pitkän tauon jälkeen kasvuun, [Miko Bergbom: Millä toimilla?] mutta ei aio sitä tässä suunnitelmassa kuroa kiinni. Tuleva hallitus löytää tämän edestään, koska ilmastotavoitteet ja -velvoitteet eivät ole kadonneet minnekään. [Miko Bergbom: On ne!] Se ei ole kestävä myöskään sosiaalisesti, kun joukkoliikenteen rahoitusta ei vahvisteta. Tämä johtaa sekä palvelutarjonnan heikkenemiseen että hintojen nousuun. Ei liikenneköyhyyttä korjata muutaman sentin bensa-alella vaan huomioimalla liikennejärjestelmä kokonaisuutena ja kohdistamalla toimia tarkoituksenmukaisesti.

Mutta eihän tämä ole kestävä edes taloudellisesti. Suunnitelmaa leimaa passiivisuus. Se tyytyy nykyiseen menoon, ja ideologiset paineet estävät kunnianhimon. Yksityisautoilun ja maanteiden ohella tarvitaan panostuksia myös muille sektoreille, jotka ovat keskeisiä tulevaisuuden kestävyyden kannalta. Mutta näitä matalalla roikkuvia hedelmiä hallitus ei halua poimia, ei ohjelmassaan eikä tässä suunnitelmassa.

Arvoisa puhemies! Lopuksi: On tärkeää tehdä analyysiä liikenteemme tilasta ja tulevaisuudesta. Valitettavasti tämä suunnitelma ei kuitenkaan tarjoa kestäviä ratkaisuja tunnistettuihin ongelmiin. Taloustilanteen vuoksi priorisointia on edessä, mutta se kannattaisi tehdä ideologian sijasta järkeen ja tietoon nojaten.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Ledamot Ingo, varsågod.

16.47 **Christoffer Ingo r** (ryhmäpuheenvuoro): Värderade talman! Vi är alla beroende av goda förbindelser, och planen om det riksomfattande trafiksystemet berör därför de allra flesta finländares vardag. Det handlar om att smidigt kunna ta sig till jobbet, till skolan, till läkaren eller stugan. För näringslivet handlar det om tillförlitliga transporter och logistikkedjor, att produkter ska fraktas smidigt vidare från fabriker och produktionsanläggningar på väg, järnväg, med flyg eller till sjöss. Det handlar alltså om tillgänglighet i hela Finland. För oss i SFP är det självklart att vi behöver både starka städer och en levande landsbygd för att hela Finland ska kunna blomstra. En stabil infrastruktur spelar en central roll för att det här ska vara möjligt. När förbindelserna fungerar, då löper också vardagen.

I SFP ser vi exporten som motorn för vår tillväxt. Därför är det viktigt att infrastrukturen för handel är i skick. Det gamla ordspråket ”Finland är en ö” stämmer fortfarande, då vi med tanke på utrikeshandeln är särskilt beroende av fungerande hamnar, öppna farleder och tillgängliga flygplatser. Upp till 95 procent av vår export och import går sjövägen.

Värderade talman! Därför är vi i SFP mycket nöjda över att vi nu fäster extra uppmärksamhet vid logistiken till hamnar som är anslutna till stora investeringar och exportindustrin. Våra hamnar och rederier spelar också en viktig roll för beredskapen. Därför var även beslutet som regeringen fattade om att bevara bemanningsstödet mycket viktigt, så att vi också framöver kan ha finländskflaggade fartyg som kan garantera skötseln av uppgifter som inte kan garanteras av utländska fartyg.

Arvoisa puhemies! Verrattuna edelliseen, viisi vuotta sitten laadittuun suunnitelmaan tässä uudessa suunnitelmassa korostetaan enemmän maanpuolustuksen ja varautumisen tarpeita, mikä kuvastaa aikaa, jossa elämme. Uusista tarpeista huolimatta on tärkeää, että uudet hankkeet palvelevat ensisijaisesti siviiliyhteiskunnan tarpeita. Hankkeista on saatava mahdollisimman suuri hyöty. Sotilaalliseen liikkuvuuteen liittyvien ratkaisujen rahoittamiseen on jatkossakin oltava omat mekanisminsa, jotta ne eivät kilpaile muiden perusväylänpidon ja infran rahoitustarpeiden kanssa.

Meidän on jatkossakin pidettävä huolta maamme rautateistä ja turvattava tieverkkomme ylläpito. Soratie ei esimerkiksi automaattisesti tule asfalttia halvemmaksi. Huonokuntoiset tiet ja sillat, jotka rajoittavat raskasta liikennettä ja muodostavat pullonkauloja, hidastavat niin arkea kuin kilpailukykyä. Tämä koskee erityisesti alempaa tieverkkoa, joka on tärkeä metsäteollisuuden ja maatiloilta meijereihin kulkevien elintarvikealan kuljetusten kannalta. Juuri siksi tarvitsemme alemman tieverkon ylläpitoa koskevan selkeän suunnitelman. Myös itä—länsi-yhteydet ovat tässä merkityksessä tärkeitä.

Arvoisa puhemies! Tulevaisuudenuskon ja onnistumisen edellytysten parantaminen tarkoittaa, että huomioimme alueelliset erityispiirteet ja hyödynnämme näitä vahvuuksia. RKP:lle on tärkeää, että Uudenmaan ostopalveluna hankitun lähijunaliikenteen rahoitus turvataan jatkossakin, koska hyvät liikenneyhteydet ovat tärkeitä elinvoimaisuuden kannalta, eivät vain alueellisesti, vaan myös koko maan kannalta. Samat mahdollisuudet on myös oltava Varsinais-Suomessa, jossa on suuri paine saada lähijunaliikenne käyntiin.

Värderade talman! Det måste alltså ges utrymme för regional tillväxtpotential och därför är det viktigt att infrastrukturen för Österbottens starka energiindustri stärks. Här är den fasta förbindelsen över Kvarken ett konkret exempel. Likaså måste vi kunna tänka i banor som fast förbindelse Åbo—Stockholm och Tallinn—Helsingfors. Då vår marknad och vårt

samarbete går västerut och söderut, ja, då måste det också synas i konkreta utvecklingsplaner med sikte på framtiden.

Värderade talman! Vår skärgård har sina särdrag och egna behov när det kommer till trafiklösningar. Därför gläds vi i SFP över de välkomna överenskommelserna om färjetrafiken, förbindelsebåtarna och de privata väglagsfärjorna. Vi slår fast långa avtalsperioder som garanterar mer miljövänlig och mer ändamålsenlig användning av fartyg, att skärgårdstrafiken ska kunna utvecklas med de privata väglagsfärjorna och att stödprocenten är minst 80 procent. Man vill också utreda om väglagen kan få statsborgen för lån och om de privata väglagsfärjorna kan få ett eget budgetmoment i statsbudgeten. Det här är viktiga steg framåt som inte bara säkerställer livskraft och tillgänglighet i våra skärgårds- och glesbygdskommuner, utan som också garanterar verksamhetsförutsättningarna för skogsindustrin, livsmedelsproduktionen och näringslivet.

Puhemies Jussi Halla-aho: Tack, kiitos. — Edustaja Östman, olkaa hyvä.

16.53 **Peter Östman kd** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma linjaa liikennepolitiikan suuntaa, ja sillä on vahva kytkös talouden toimintaedellytyksiin, turvallisuuteen ja huoltovarmuuteen. Toimiva liikennejärjestelmä on näin ollen myös keskeinen osa kansallista puolustusta. Suomen on kyettävä Nato-liittolaistensa kanssa yhteensopivaan, nopeaan ja laajamittaiseen joukkojen ja materiaalien siirtoon niin maalla, merellä kuin ilmassa.

Vientimme on vahvasti riippuvainen toimivista merikuljetuksista. Niin kuin liikennejaoston puheenjohtaja, edustaja Heinonen sanoi, yli 90 prosenttia ulkomaankaupan rahdista kulkee meriteitse. Samalla kuitenkin myös maaliikenteessä ja rautateillä on merkittäviä kapasiteettihaasteita, jotka vaikuttavat koko logistisen ketjun toimivuuteen. Tämän vuoksi liikennejärjestelmämme kunto on nyt keskeistä. Tiestön korjausvelka on kasvanut jo noin 2,6 miljardiin euroon ja rataverkon noin 1,6 miljardiin euroon. Palvelutasopuutteet näkyvät erityisesti vilkkaasti liikennöidyillä pääväylillä juuri niillä, joihin koko viennin, teollisuuden ja huoltovarmuuden ketjut nojaavat. Yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä keinona turvata tavaraliikenteen sujuvuus ja kilpailukyky.

Arvoisa puhemies! Kristillisdemokraatit korostavat, että Suomen pääradan tärkeimpiä investointeja on lisäraiteiden rakentaminen, jotta kapasiteetti riittää sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle. Toiseksi, keskeiset ratapihat ja muut solmukohdat on uudistettava, jotta junaliikenne sujuu tehokkaasti koko pääradan matkalla aina Ouluun saakka.

Painotamme myös, että vientiteollisuudelle tärkeät maakuntalentokentät on säilytettävä jatkossakin. Ne ovat elintärkeitä paitsi teollisuudelle myös Suomen sotilaalliselle liikkuvuudelle ja huoltovarmuudelle. Selonteko osoittaa, että lentoyhteyksien väheneminen ja ilmailusektorin taloudelliset haasteet heikentävät Suomen saavutettavuutta, ja siksi valtion päätös turvata maakuntalennot vuoteen 28 asti on välttämätön väliaikainen toimi. Maakuntalentokentät ovat investointi talouteen ja turvallisuuteen, eivät kuluerä.

Tiestön osalta selonteko nostaa esiin, että noin 1 500 kilometrillä tieverkkoa on merkittäviä palvelutasopuutteita ja korjausvelan kasvu uhkaa erityisesti valtakunnallisilla pääväylillä. Esimerkiksi valtatie 3 yhdistää Etelä- ja Pohjois-Suomen tuotantoketjut, ja valtatie 8 tukee rannikon satamien arvokkaita vientivirtoja. Siksi perusväylänpidon rahoituksen nosto vuodesta 2030 alkaen on välttämätöntä, jotta nämä väylät pysyvät turvallisina ja toimintakuntoisina.

Värderade talman! Kristdemokraterna betonar att de viktigaste investeringarna i Finlands huvudjärnväg är byggandet av fler spår för att säkerställa tillräcklig kapacitet för både person- och godstrafik. Vi betonar också att de regionala flygplatserna, som är viktiga för exportindustrin, måste uppehållas också i framtiden. Att öka finansieringen för grundläggande järnvägsunderhåll från år 2030 är också nödvändigt för att säkerställa att dessa rutter förblir säkra och operativa.

Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut vahvistamaan liikennejärjestelmänsä kriisinsietokykyä EU:n ja Naton puitteissa, mikä edellyttää ekologisesti, taloudellisesti ja sosiaalisesti kestävää liikennepolitiikkaa. Liikenne 12 -suunnitelma toteuttaa tätä kokonaisuutta edistämällä käyttövoiman murrosta, energiatehokkuutta ja saavutettavuutta sekä hyödyntämällä ensisijaisesti kysynnän ohjausta ja digitalisaatiota ennen suuria investointeja.

Lopuksi, arvoisa puhemies! Varautuminen ja huoltovarmuus ovat ja tulevat olemaan keskiössä. Väyläinvestointien tulee palvella sekä siviili- että sotilastarpeita, ja lentoasemien, satamien sekä pääväylien on toimittava kaikissa tilanteissa. Näin suunnitelma vahvistaa Suomen huoltovarmuutta, tukee vientiä ja turvaa kansalaisten arjen niin normaalioloissa kuin kriisiaikoina.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Nyt ministeri Ranne, viisi minuuttia, ja sitten jatkamme puhujalistalla.

16.58 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikka on toden totta muuttunut tämän hallituskauden aikana. Edellinen hallitus painotti pyöräteitä, autoilun vähentämistä, erilaisia hankkeita, jotka todellakaan eivät olleet Suomelle välttämättömiä. Tämä hallitus painottaa, niin kuin myöskin tässä selonteossa käy ilmi, että kaikkein tärkeintä on se, että meillä on turvalliset liikenneyhteydet, huoltovarmuus pelaa, arjen liikenneyhteydet — ne kaikkein tärkeimmät — ovat kunnossa, olemme varautuneet pahimpaan ja huolehdimme kilpailukyvystä. Liikennepolitiikkamme on saanut erittäin hyvää palautetta sidosryhmiltä ja kentältä, ja tämän suunnan on jatkuttava.

Nostan muutaman asian esiin tästä suunnitelmasta ja oikaisen hieman virheitä ja väärinkäsityksiä:

Perusväylänpito on asia, johon meidän on välttämätöntä satsata myös tulevaisuudessa, ja tietenkin se puolen miljardin tason nosto, joka vuodesta 30 on tarkoitus saada aikaiseksi, on sellainen, johon pitää pyrkiä, ja siitä täytyisi olla yhteinen ymmärrys. Suomi on kumipyörämaa. Niin kuin tänään onkin monessa puheenvuorossa todettu, yli 90 prosenttia meidän tonneistamme ja henkilöistä liikkuu kumipyörillä. Siitä ei päästä mihinkään. Fakta on tämä. Sen lisäksi olemme esittäneet tässä selonteossa tai suunnitelmassa, että perusväylänpidon määrärahaa nostetaan ja myös yksityistierahaa nostetaan ja painotusta todella tehdään siihen nykyiseen infraan. Meillä ei ole varaa eikä tarvetta rakentaa uusia kiinteitä yhteyksiä esimerkiksi Ruotsiin tai Viroon. Tämä tosiaan todetaan myös yhteisessä pohjoismaisessa varautumisen liikennestrategiassa, joka julkistettiin viime viikolla. Siellä todettiin yhteisesti Pohjoismaiden kesken, että niihin ei ole varaa. Totean myöskin tästä Merenkurkun kiinteästä yhteydestä, että mehän puhumme Unescon maailmanperintökohteesta eli Merenkurkun saaristosta. Tuskinpa sinne mitään jättisiltaa olisi syytä rakentaa. Ainakaan turvallisuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta siinä ei ole mitään järkeä.

Ylipäätäänkin tässä selonteossa todetaan tietenkin se, että kun talouden ajat ovat niukkoja, meidän on pakko priorisoida, ja sitä priorisointia tässä on tehty. On aivan turha kuvitella, että meillä olisi varaa ylläpitää kaikkia teitä viimeisen päälle. Silloin kun se ei ole mahdollista, me nimenomaan painotamme niitä kaikkein tärkeimpiä. Tämä koskee myös sitä alempaa tieverkkoa. On aivan selvää, että niitä teitä, jotka liittyvät meidän teollisiin laitoksiimme maaseudulla ja haja-asutusalueilla tai esimerkiksi metsätalouteen ja metsäteollisuuteen, tietysti pitää priorisoida, mutta jotta tämä olisi edes mahdollista, meidän on karsittava kaikesta toisarvoisesta. Meidän on haettava tietenkin sotilaallisen liikkuvuuden kolmen ja puolen miljardin hankkeille uutta rahoitusta. Meidän on mahdollista saada 50 prosenttiakin EU-rahoitusta, kun me toimimme viisaasti, kun me suunnittelemme ajoissa ja nimenomaan perustamme mielipiteemme ja hankkeemme faktoille. Tässä ei ole kyse ideologiasta. Suomella ei ole varaa lähteä satsaamaan, kuten edellinen hallitus halusi, sähköistämiseen tai ilmastopäästöjen vähentämiseen hinnalla millä hyvänsä. Ihmisillä täytyy olla varaa vaihtaa siihen vähäpäästöisempään autoon. Ihmisillä täytyy olla varaa ajella ympäri Suomea, tietenkin, arjessa ja kriiseissä. Valintoja on tehtävä, ja kaikki me tiedämme, että vuoteen 35 liittyviä ilmastotavoitteita ei saavuteta. Tämä on fakta.

Muutamia nostoja vielä näistä isoista summista, joita täällä on nostettu esiin: Eli korjausvelkahan on siis kasvanut parinkymmenen vuoden ajan, ja se malliesimerkki siitä, kuinka asian kanssa pitäisi toimia, oli se vuosi 24, ja näin pitäisi aina olla. Eli silloin kun me pystymme pistämään ylimääräistä satsausta ja ylimääräistä rahaa korjausvelan kurissa pitämiseen ja vähentämiseen, ollaan hyvällä tiellä, mutta tietenkin me kaipaamme tällaista johdonmukaista pitkäaikaista kehittämistä. Tämä hallitus on pistänyt ylimääräisen liikenneinfrapaketin, joka on todella merkittävä, 3,3 miljardia euroa. Jos vertaa aikaisemman hallituksen omaan pakettiin, se oli 700 miljoonaa teihin, ja meillä se on liki kaksi miljardia. [Perussuomalaisten ryhmästä: Oho!] Me puhumme isoista summista, ja tämän lisäksi meillä on tietenkin vuosittain perusväylänpidon ja yleisestikin noin parin miljardin liikennehankkeet.

Huoltovarmuudesta ja sotilaallisesta liikkuvuudesta vielä haluan muutaman sanan sanoa: Fossiilittomia ei voi varastoida. Se on syy, miksi myöskään Puolustusvoimat ei ole siirtymässä mihinkään vetyyn tai sähköön. Kun me puhumme meidän koko liikennejärjestelmästämme, niin on selvää, että meidän täytyy pitää huolta siitä, että kumipyörät liikkuvat ja myöskin meillä raiteet ovat kunnossa kaikissa olosuhteissa ja meillä on myöskin siihen varaa.

Investointiohjelmaan viitattiin täällä, että nyt olemme romuttaneet tämän hallituksen aikana jotakin, mitä viime hallitus sai aikaiseksi. No, tässä on kyllä tapahtunut itse asiassa päinvastoin. Viime hallitus ei saanut läpi vt 9:ää, vt 12:ta, vt 15:tä, vt 21:tä, vt 25:tä ja niin edespäin. Niistä on haaveiltu kymmeniä vuosia. Me pistimme nämä Väyläviraston tärkeimmät hankkeet eteenpäin. Tämä on erittäin tärkeää ymmärtää. Ei ole kyse mistään siitä, että me olemme pyyhkineet pöytää Väylän ammattilaisten tekemällä investointiohjelmalla, vaan päinvastoin. Se lista rupeaa olemaan tyhjä, ja teiden korjausvelka on se, johon meidän on satsattava.

Sotilaallinen liikkuvuus, huoltovarmuuden investoinnit — nämä ovat välttämättömiä, nämä eivät ole poliittisia. Toivon, että ulko- ja turvallisuuspolitiikassa ja siellä puolustusvaliokunnassa ja muuallakin tietenkin teettekin hyvää työtä ja painotatte näitä kaikkein kriittisimpiä sotilaallisen liikkuvuuden hankkeita. Niistä ei voi luopua, niistä ei voi jous-

taa. Liikenneinfra kantaa tai se pettää kriiseissä, ja tietysti sen pitää kantaa aina myös arjessa. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Tässä näyttää nyt olevan mielenkiintoa debattiin, joten käynnistämme sellaisen. Edustaja Heinonen, olkaa hyvä.

17.05 **Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Haluan kiittää tässä puheenvuorossani liikenneministeri Rannetta. Olette tehnyt hyvää työtä ja laajasti katsonut tätä kokonaisuutta. Haluan osoittaa kiitoksen myös liikennejaostollemme, jonka kanssa olemme jo etukäteen tätä käsitelleet hyvässä yhteisymmärryksessä.

Nostan esille maakuntalennot, jotka ovat kasvua ja elinvoimaa. Kävimme erittäin hyvän kuulemisen siitä, miten maassamme oli toimiva sisäinen palvelu, joka ajettiin sitten alas. Olemme ainoa Pohjoismaa, missä ei ole toimivaa, maan kattavaa sisäistä lentoliikennettä. Sellainen olisi mahdollista saada. Se vaatii vähän tahtoa, se vaatii vähän neuvottelua, se vaatii vähän yhteisymmärrystä.

Korjausvelasta olemme paljon puhuneet. Se on kansallisomaisuutemme, ja meidän pitää tehdä ainakin kahden vaalikauden yhteinen ohjelma, 300—400 miljoonaa per vuosi korjausvelan umpeen kuromiseksi.

Ja viimeisenä isot hankkeet — radat, kaupunkien raitiovaunuhankkeet, tiet, MAL-yhteistyö ja perusväylänpito. Tämän tasapainon pitää olla tulevaisuudessakin kunnossa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Laakso, olkaa hyvä.

17.06 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Saramäki, Hyrkkö, Alanne, Paakkunainen, Sarvi, Frantsi-Lankia, Ruusunen, Helin, Karjalainen, Muurinen, Halkilahti, Huittinen, Järvinen, Kanerva, Kymäläinen, Mänttäri, yms. Nimiä keskustalaisten poliitikkojen päätöksestä kannattaa Turun tunnin junaa, josta keskusta jatkuvasti jaksaa muistuttaa. Nämä kyseiset henkilöt ja pitkä lista sen lisäksi ovat olleet päättämässä, että Turun tunnin junaan satsataan se määrä rahaa, mitä tämä hallitus on esittänyt — muistutuksena vain siitä, ketkä siellä sen päätöksen tekivät. [Joakim Strand: Ohhoh!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Asell, olkaa hyvä.

17.07 **Marko Asell sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ennusteiden mukaan Suomen perusväylänpidon korjausvelka kasvaa lähes kaksinkertaiseksi, kahdeksaan miljardiin euroon, vuoteen 2037 mennessä. Alempiasteinen tieverkko on vaarassa rapautua, ja riskinä on, että kunto heikkenee nykyisestä 10 000 kilometristä 30 000 kilometriin. Tämä ei ole vain liikenneongelma, vaan myös kysymys kansallisesta turvallisuudesta ja huoltovarmuudesta. Hallituksen malli on lyhytjänteinen. Rahoitusta ei nosteta merkittävästi ennen vuotta 2030, vaikka vuosina 26—29 verkko pääsee rapautumaan. Koko maan toimivuus, alueiden elinvoima ja kriisivalmius ovat tällöin vaarassa. Miten hallitus aikoo varmistaa, että tieverkko pysyy kunnossa jo vuosina 2026—2029 eikä kriittinen infrastruktuuri rapaudu hallitsemattomasti?

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kallio, olkaa hyvä.

17.08 **Vesa Kallio kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Itä-Suomen maakunnat, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo antoivat lausunnon myös tästä suunnitelmasta, ja itäiseen Suomeen kuuluu näiden lisäksi Kymenlaakso. Tästä lausunnosta käy hyvin ilmi, että suunnitelmassa ei ole tunnistettu muuttunutta logistista toimintaympäristöä eikä muuttuneita kuljetusvirtoja. Itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita ei myöskään näy suunnitelman tavoitteissa eikä toimenpiteissä.

Itäinen Suomi muodostaa laajan, harvaan asutun, harvan pääväyläverkon ja pitkien etäisyyksien sekä vesistöjen pirstoman aluekokonaisuuden. Alueen liikennejärjestelmä palvelee samanaikaisesti maakuntaliittojen lausunnossa todetulla tavalla asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden liikkumista, työssäkäyntiä ja palvelujen saatavuutta, raaka-aineisiin ja luonnonvaroihin perustuvaa vientiteollisuutta, mukaan lukien matkailu, henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sekä huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden edellyttämiä yhteyksiä sekä rajaturvallisuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Nämä maakuntaliittojen lausunnon mukaan jäävät suunnitelmassa itäisen Suomen osalta aivan liian vähälle huomiolle. [Jaana Strandman: Savon rata 41 miljoonaa!] — Luin vain maakuntaliittojen lausunnon.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Elo, olkaa hyvä.

17.09 **Tiina Elo vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Orpon hallituksen liikennepolitiikan keskeinen ongelma on, että se ei vastaa alkuunkaan riittävällä tavalla tarpeeseen vähentää liikenteen päästöjä. Liikenteen päästöt ovat kääntyneet kasvuun, vaikka ilmastokriisin torjumiseksi meidän pitäisi tehdä määrätietoisia toimia niiden vähentämiseksi. Päästöjen vähentäminen edellyttää nopeaa etenemistä liikenteen sähköistämisessä, raideliikenteen lisäämisessä sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Valitettavasti hallituksen politiikka vie näiltä osin väärään suuntaan.

Iranin kriisi osoittaa, että fossiiliriippuvuus on ongelma paitsi ilmaston myös Suomen talouden ja energiaomavaraisuuden kannalta. Johtopäätöksen tulisi olla mahdollisimman nopea fossiilisista irtautuminen, ei niihin takertuminen, kuten Orpon hallitus tekee. [Juha Mäenpää: Ideologiahan tuokin on!]

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lohikoski, olkaa hyvä.

17.10 **Pia Lohikoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvien yhteyksien avulla koko Suomi pidetään elinvoimaisena ja mahdollistetaan sujuva työ- ja vapaa-ajan liikenne kaikille. Liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämisellä on myös tiivis yhteys ilmastotavoitteiden saavuttamiseen.

Suomen kokoisessa maassa liikenteellä on valtava merkitys ilmastonmuutoksen torjunnan onnistumisessa tai epäonnistumisessa. On selvää, että ilmastonmuutoksen hillitsemisen välttämättömän aikataulun takia täytyisi ensin tehdä nopeat ja vaikuttavat toimet, mutta Orpon hallitus on tehnyt juuri päinvastoin. Jakeluvelvoitteen heikennys ja veromuutokset ovat lisänneet liikenteen ilmastopäästöjä. Tämän suunnitelman keskiössä on sotilaallinen liikkuvuus. Se on ymmärrettävää ja kertoo paljon ajasta, jossa nyt elämme, mutta liikenteen isoa kuvaa ja ilmastotoimia ei saa silti unohtaa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Ledamot Norrback, varsågod.

17.11 **Anders Norrback r** (vastauspuheenvuoro): Tack, ärade talman! Tack för en balanserad och omfattande redogörelse som innehåller många goda element. Jag vill ändå lyfta upp behovet av det lägre vägnätet när det gäller vår skogsindustri, när det gäller vår lantbruksproduktion, och det är också så när det gäller våra huvudleder. Det kommer ingenting ut till huvudlederna om vi inte har ett fungerande lägre vägnät som matar ut. De här bitarna gäller såväl flygtrafik som järnvägstrafik också.

Sedan vill jag ännu lyfta upp Kvarkenförbindelsen som en viktig bit. I SFP vill vi gärna också tänka lite ytterom boxen, och vi håller fast vid det.

Arvoisa puhemies! Alempi tieverkko on pidettävä siinä kunnossa, että se tukee sekä maaseudun elinkeinoja että koko metsä- ja elintarvikesektorin arvoketjua ja myös huoltovarmuutta. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Tack, kiitos. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

17.12 **Juha Hänninen kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Oulun seutu kasvaa tulevaisuudessa. Siksi väyläverkon kokonaisvaltainen kehittäminen tukee koko Suomen kilpailukykyä. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa siihen pitkän aikavälin rungon, mutta meidän on huolehdittava, että sen toimeenpanossa pohjoisen tarpeet näkyvät selkeästi: vahvempi liikenneturvallisuus, kunnossa oleva tieverkko ja toimivat yhteydet länteen ja pohjoiseen.

Tulevaisuuden liikenneverkkojen tulee mahdollistaa myös liittolaisten joukkojen ja kaluston siirtyminen Suomen alueelle. Pohjoisen yhteydet ovat myös tärkeä portti länteen.

Turvallinen, toimiva ja kestävä liikenne on koko Suomen projekti, mutta se alkaa alueellisista teoista ja ei toteudu ilman pohjoista Suomea. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Piisinen, olkaa hyvä.

17.13 **Jorma Piisinen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Väylävirasto vastaa verkon kehittämisestä ja kunnossapidosta valtakunnallisesti, kun taas alueelliset toimijat huolehtivat liikennejärjestelmän käytännön toimivuudesta ja turvallisuudesta. Perusväylänpidolla varmistetaan, että olemassa oleva infrastruktuuri pysyy käyttökelpoisena. Tehtävänkuvaan kuuluvat esimerkiksi talvihoito, korjaukset ja pienet parannushankkeet, jotka voidaan toteuttaa nopeasti ja joilla on suuri paikallinen merkitys.

Keskeinen haaste on pitkään kasvanut korjausvelka, joka oli vuonna 25 noin 4,2 miljardia. Suuri osuus siitä kohdistuu tieverkkoon. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen vaatii merkittäviä panostuksia, kuten tuhansien kilometrien vuosittaisia päällystystöitä, mihin tämä hallitus onkin panostanut huomattavasti. Kiitos siitä kuuluu teille, arvoisa ministeri Ranne.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

17.14 **Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Laakso käytti puheenvuoron ja kertoi, että tämä hallitus on pistänyt ”moninkertaisesti enemmän”

teitä kuntoon kuin edellinen hallitus. Eihän se pidä pätkääkään paikkaansa. Perusväylänpidon rahoitus oli Marinin hallituksella 5,6 miljardia, ja laskin ensi vuoden rahoituksen kanssa, että noin 5,8 on tämän hallituksen aikaansaannos. Kehittämisinvestoinnit: Marin 2,1, ja tällä hetkellä te olette laittaneet 1,5. Tietysti yksi vuosi uupuu, ja menette varmaan pikkuisen ohi.

No, sitten investoinnit Itä-Suomeen. Kauheita väitteitä siitä, mutta totuus on, että edellinen hallitus laittoi pitkälti yli 400 miljoonaa Etelä-Karjalaan, Pohjois-Karjalaan, Etelä-Savoon ja Pohjois-Savoon. Tämä hallitus on laittanut 382 miljoonaa — ”moninkertaisesti”. Tietysti toivotaan, että nyt sitten budjettiriihessä tulee sitä rahaa tänne Itä-Suomeen, ja varmaan ministeri lupaa tässä nyt sitten, kun kuulee nämä luvut, että hoidetaan nyt se Itä-Suomen rahoitus [Puhemies koputtaa] muutamien hankkeitten ja erityisesti Karjalan radan osalta kuntoon.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Viljanen, olkaa hyvä.

17.16 **Eerikki Viljanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yksityistiet ovat tärkeä osa Suomen elinkeinotoimintaa ja huoltovarmuutta. Vuoden 2021 Liikenne 12 -suunnitelmassa sovittiin yksityisteiden rahoitustason nostamisesta 25 miljoonaan euroon vuodessa ottamalla huomioon muun muassa metsäteollisuuden erityistarpeet. Tämä hallitus on kuitenkin päättänyt leikata määrärahoituksen kolmannekseen siitä tasosta, eikä korotusta ole ainakaan tähän mennessä kuulunut. Ehkä tänään kuulemme, että korotus yksityistieavustuksiin on tulossa.

Tämä hallituksen leikkaus on siirtänyt valtavasti painetta kunnille, että kuntien pitäisi tukea yksityisteiden kunnossapitoa nykyistä enemmän. Kuten tiedämme, erittäin suurella osalla Suomen kunnista ei ole varaa, mahdollisuutta tukea yksityisteitä nykyistä enempää. Tämä on erittäin eriarvoistavaa kehitystä suomalaisille tienkäyttäjille, haja-asutusalueilla toimiville ja asuville ihmisille. [Puhemies koputtaa] Riippuen asuinkunnasta tien kustannukset voivat nousta erittäin dramaattisesti.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Holopainen, Mari, olkaa hyvä.

17.17 **Mari Holopainen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On selvää, että keskeiset tieliikennehankkeet ovat tärkeitä, mutta hämmentävää kyllä tässä keskustelussa ja ryhmäpuheenvuoroissa on, että oikeastaan mitään muuta liikennehanketta ei nähty tärkeänä. Lähes kaikki muu sivuutettiin, etenkin hallituspuolueiden toimesta.

Samaan aikaan on aivan selvää, että talous ei toimi vain raskaan liikenteen varassa. Niin palvelualat, Suomen talouden kannalta elintärkeät sellaiset, kuin esimerkiksi tietointensiiviset alat, monet Suomen johtavista yrityksistä, ovat täysin riippuvaisia toimivasta joukkoliikenteestä, samoin sairaalat, koulut ja niin edelleen.

Kuvaavaa on, että ministeri Ranne sanoi suoraan, että ilmastotavoitteet eivät ole hallituksen prioriteetti. Tämä lisää suomalaisten kustannuksia ja riippuvuutta tuontipolttoaineista sekä sivuuttaa ilmastokriisin. Samoin sivuutettiin monien suomalaisten, etenkin keski- ja pienituloisten, huoli siitä, että joukkoliikenteen lipunhinnat uhkaavat karata käsistä.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Mäenpää, olkaa hyvä.

17.18 **Juha Mäenpää ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Lohikoski äsken nosti esiin liikenneköyhyyden, ja kyllä se on niin, että tämän autoilevan hallituksen syyttäminen liikenneköyhyydestä on järjen köyhyyttä. Minun mielestäni nyt on saanut ajaa ja huristella, ja pikkuisen on tuo polttoainekin ollut halvempaa.

Se, mikä meillä on vielä iso ongelma tässä maassa — edustaja Heinonen sen otti esiin —, on se, että täällä on ilmastohörhöilyn jonkinlaisella ihmeellisellä ratkaisulla fanitettu junia, ja meidän teollisuus kärsii siitä, että meidän lentäminen on täällä maassa jotenkin ajettu alas. Minusta tuntuu, että siinä ovat Finnair ja Finavia, molemmat, olleet tässä kompuksessa mukana. Ihan ideologisista syistä on yksityisten lentotoimijoiden, yritysten investointihalukkuutta jarrutettu. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lyly, olkaa hyvä.

17.19 **Lauri Lyly sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaksi asiaa ovat tärkeitä, kun alueita mietitään. Toinen asia on se, että ne ovat saavutettavia, ja sitten se, että synnytetään osaamiskeskittymiä. Jos nämä kaksi asiaa ovat kunnossa, niin alueet kyllä kohtuullisen hyvin pärjäävät, kun nämä ovat niitä ydinkysymyksiä, ja me ollaan ydinkysymysten äärellä, kun keskustellaan tästä saavutettavuudesta.

Arvoisa puhemies! Katsoin tästä perusväylänpidon rahoitusta Väyläviraston tilastojen mukaan. Kun katsotaan vuodesta 2020 eteenpäin tähän vuoteen nähden, niin nämä luvut kertovat, että siellä ovat nämä tiet ja radat ja vesiväylät ja liikenteenohjaus noin puolitoista miljardia, 1,48 oli vuonna 2020. Tälle vuodelle arvioidaan, että se on 1,43. Tässä viime vuonna ja edellisvuonna se oli noin 1,5 ja 1,6 miljardia. Eli nämä suuruusluokat ovat täällä puolentoista miljardin luokkaa koko ajan. Kysymys kuuluu, että tässä ei ole tapahtunut mitään isoa hyppäystä näitten lukujen perusteella, [Puhemies koputtaa] ja siitä haastaisin tässä nyt, kun tulevaisuuden kehittämisvuodet näyttävät vielä pienempiä lukuja.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki, olkaa hyvä.

17.21 **Anne Rintamäki ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tuo ennakoitavuutta liikennepolitiikkaan yli vaalikausien ja varmistaa, että Suomi pysyy saavutettavana, kilpailukykyisenä ja turvallisena. Suunnitelman ytimessä on tasapaino. Pidämme huolta olemassa olevasta väyläverkosta, huolehdimme korjausvelasta ja kohdennamme investoinnit sinne, missä ne tuottavat eniten hyötyä ihmisille ja elinkeinoelämälle. Tämä tarkoittaa sujuvampaa arkea, toimivampia kuljetusketjuja ja parempia yhteyksiä niin kasvukeskuksissa kuin harvaan asutuilla alueilla.

Samalla edistämme siirtymää kohti kestävämpää liikennettä. Panostukset raideliikenteeseen, joukkoliikenteeseen ja päästöjen vähentämiseen eivät ole vain ilmastotekoja vaan myös investointeja tulevaisuuden kilpailukykyyn.

Tämä selonteko on askel kohti toimivampaa, turvallisempaa ja kestävämpää liikennejärjestelmää. Pitkäjänteiset päätökset vahvistavat koko Suomen elinvoimaa. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

17.22 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ministerille pari tosiasiaa. Kun te puhuitte romuttamisista, että niitä on tehty joskus aikaisemmin,

niin kyllä te romutitte maaseudun langattomat tietoliikenneyhteydet. Koko suurella maaseutualueella eivät puhelimet toimi tänä päivänä, kun 3G-verkko lopetettiin. Suurin osa kotikuntanikin alueesta on aluetta, jossa ei kännykällä tee juuri mitään, kun ei siellä kuule mitään. 3G-verkko kun lähti, niin sieltä loppuivat myös nettiyhteydet, langattomat nettiyhteydet eivät toimi enää. Jos te puhutte siitä, onko romutettu, niin se on fakta, ja suurimmalla osalla alueista. Ja on myös ikävä kyllä tapauksia, joissa aluehälytyskeskukseen ei ole puheluyhteyttä saatu. En ole varma, menehtyikö se ihminen siihen valitettavaan sairastapaukseen. En ole siitä voinut ottaa selvää, kun se on luottamuksellista tietoa. Te puhutte täällä noin kirkkain silmin tosiasioina sellaisia asioita, jotka eivät pidä paikkaansa.

Toinen asia, mikä harmittaa suunnattomasti tässä politiikassa, on se, että kun hallitus pistää valtavan hankkeen liikkeelle ja sitten MAL-sopimuksilla otetaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen tietty pala siitä liikennerahasta ja sitten se loppu on jotain isoa hanketta, niin neljän vuoden rahat ovat aina menneet, jolloin joku Pohjois-Karjala jää taas kerran ilman. [Puhemies koputtaa] Jos te jotain haluatte korjata, niin koettakaa nyt siellä riihessä saada esimerkiksi Karjalan radan rahat, kun ne luvattiin ihan teidän hallitusohjelmassannekin. [Puhemies koputtaa] Jos te nyt jotain kerrotte, niin olkaa hyvä, näihin pyydän vastauksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Sillanpää, olkaa hyvä.

17.23 **Pia Sillanpää ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenneverkossa on kyse suomalaisten arjesta. Kyse on siitä, miten lapset kulkevat turvallisesti kouluun ja aikuiset työpaikoille, ja siitä, pääsevätkö yritysten tavaraliikenne ajamaan kohteisiinsa ja maitotilallisen maitoautot meijerille, jotta meillä olisi aamupalajogurttia kaupasta ostettavana.

Suomessa välimatkat ovat pitkät, ja monilla alueilla toimivaa joukkoliikennettä ei yksinkertaisesti ole. Siksi toimiva tieverkosto ei ole mikään ylellisyys, vaan tarvitsemme sitä siksi, että suomalainen arki pyörii. Se on välttämättömyys.

Me kaikki tiedämme, että suomalaiset tiet on jo vuosia jätetty rappeutumaan ja ovat monin paikoin järkyttävässä kunnossa. Korjausvelka on kasvanut pitkän ajan kuluessa. Viime kaudella, kun Marin ja Saarikko olivat vallassa, tuntui, että rahaa käytettiin enemmän vihreän siirtymän nimissä vain joukkoliikenteeseen ja sähköautoihin. Tällä kaudella perussuomalaisen ministerin Lulu Ranteen johdolla on nyt urakalla laitettu teitä kuntoon. Lämmin kiitos ministerille.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Suhonen, olkaa hyvä.

17.25 **Timo Suhonen sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Kun puhutaan liikennejärjestelmästä ja investoinneista, niin alkuun haluan sanoa kiitokset ja hyvänä nähdä sen puolen, että Pohjois-Savon valtatielle 5, vt 5:lle, investointi Leppävirta—Kuopio vihdoinkin toteutuu. Se on hieno juttu. Mutta huonoa on se, että muuhun ei sitten rahaa olekaan, elikkä Pohjois-Savo jää aika paljon vaille muusta investointitarpeesta. Elikkä riittämättömän rahoituksen vuoksi korjausvelka jatkaa yhä kasvuaan, ja erityisesti tämä näkyy alemmassa tieverkossa ja siellä Pohjois-Savossa hyvinkin pitkälti.

No, raideliikenteen osalta kapasiteetti muodostaa merkittävän pullonkaulan teollisuudelle ja myös henkilöliikenteelle pääradalla, Savon radalla ja Karjalan radalla. Sitten kun

puhutaan rataliikenteestä, niin kyllä täytyy taas tuoda esiin se poikittaisliikenteen onnettomuus, sillä lailla onnettomuus, että sinne ei mitään investointia ole tulossa, ja tätä Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-ratavälin sähköistämissuunnitelmaa ei vieläkään kuulu. Voisi sanoa, että ei näy vieläkään valoa ratatunnelin päässä, valitettavasti.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Strandman, olkaa hyvä.

17.26 **Jaana Strandman ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, kunnioitettu ministeri! Liikennejärjestelmäsuunnitelma määrittää pitkälle, miten arki maassamme toimii ja miten saavutettavuus, elinvoima ja turvallisuus toteutuvat pitkien etäisyyksien maassamme. Suomen eri alueiden yritystoiminta, teollisuus, matkailu, maa- ja metsätalous ja palvelut tarvitsevat toimivia ja ennakoitavia yhteyksiä. Kuljetuskustannukset, tieverkon kunto ja yhteyksien jatkuvuus heijastavat suoraan kilpailukykyyn ja työvoiman saatavuuteen.

Nykyhallitus on tehnyt merkittävät pääteiden ja -ratojen parannukset. Seuraavaksi tulee korostaa alemman tieverkon merkitystä. Suuri osa tavara- ja palveluliikenteestä syntyy haja-asutusalueilla, ja alueiden elinvoima perustuu siihen, että liikkuminen ja kuljetukset toimivat vuoden ympäri. Myös monipaikkainen asuminen ja vapaa-ajan asutus lisäävät tämän verkon käyttöä.

Liikennejärjestelmän kehittäminen on osa koko maan tasapainoista kehitystä ja kokonaisturvallisuutta. Yhteyksien toimintavarmuus, saavutettavuus ja asutuksen säilyminen koko maassa vahvistavat huoltovarmuutta ja kriisinkestävyyttä.

Erityisen ilahtunut olen liikenneturvallisuuteen panostamisesta niin nuorten kuljettajien kuin taksienkin osalta. Kiitos, ministeri Ranne.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kalli, olkaa hyvä.

17.27 **Eeva Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jaan ne huolet, jotka täällä on nostettu esiin perusväylänpitoon liittyen ja tähän kasvavaan korjausvelkaan liittyen. Se on todella yhteinen huoli, ja on tietysti hyvä ja välttämätöntä, että tässä 12-vuotissuunnitelmassa on nyt yhdessä päätetty, että sinne pitää löytyä lisää rahoitusta. Toki se jää sitten tulevien hallitusten huoleksi ratkaista.

Jaan myös edustaja Viljasen esiin nostaman huolen yksityisteihin liittyen. Se on elinkeinoelämämmekin kannalta täysin välttämätöntä, että myös yksityistiet pidetään kunnossa.

Kyllä myös se näkymä kehittämishankkeiden osalta on haastava, etenkin kun otamme huomioon sen, että hyvin merkittävä osa tuosta rahoituksesta on jo sidottu. Eli kun katsomme, mikä osa siellä näköpiirissä olevan rahoituksen osalta on vielä niin sanottua sitomatonta rahoitusta, niin toivoisin kyllä, että meillä olisi mahdollisuus ratkaista niitä pullonkauloja, joita meillä edelleen on merkittävästi eri puolilla Suomea. Nostan omalta kotiseudultani esimerkiksi valtatiet 8 ja 2.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Vielä edustaja Bergbom, ja sitten palaamme puhujalistalle. — Olkaa hyvä.

17.28 **Miko Bergbom ps** (vastauspuheenvuoro): Kunnioitettu herra puhemies! Vihreät sekä vasemmistoliitto olivat keskustelussa huolissaan siitä, että hallitus on nyt unohtanut

jollakin tavalla ilmastokriisin. Kamalia päätöksiä on tehty, kun päästöjä on lisätty muun muassa jakeluvelvoitetta alentamalla, sitä uraa alentamalla, ja polttoaineveroakin on alennettu. Toden totta tämän hallituksen liikennepolitiikka, mitä tulee suomalaisiin autoilijoihin, on kovin erinäköinen kuin edeltävän punavihreän hallituksen, jota SDP ja keskusta pyörittivät. Silloinhan polttoaineveroa korotettiin, siis suomalaisten autoilijoiden kustannuksia korotettiin päätösperäisesti. Näin tehtiin myös jakeluvelvoitteen osalta. He virittivät muun muassa sellaisen pommin tälle hallitukselle, että jos me oltaisi jatkettu sillä lailla, jonka he säätivät, niin heti vuodesta 2024 alkaen polttoaineiden pumppuhinta olisi voinut nousta useilla kymmenillä senteillä. Eli tällaisia pommeja he virittävät, mutta sitten he tulevat tänne arvostelemaan, että kun me nostetaan päästöjä. Tosiasiassa tämän hallituksen päätöksillä on vaikutettu siihen, että polttoaineen hinta ei ole karannut käsistä sillä tavalla kuin se karkaisi teidän linjallanne.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Sitten palaamme puhujalistalle. — Edustaja Garedew, olkaa hyvä.

17.29 **Kaisa Garedew ps:** Arvoisa puhemies! Nyt käsiteltävässä Liikenne 12 -suunnitelmassa huomioidaan niin tieverkon kuin raide-, lento- ja vesiliikenteenkin tarpeet tuleville vuosille. Ensisijaista kaikessa liikennettä koskevassa päätöksenteossa on turvallisuus ja saavutettavuus.

Keski-Suomessa valtatie 4:n lisäksi raideliikenne on Jyväskylän saavutettavuudelle ja teollisuudelle äärimmäisen tärkeää. Tällä hetkellä tärkein ratayhteys on Tampere—Jyväskylä-rata, mutta se ei välttämättä pitkän päälle ole nopein ja kannattavin yhteys. Olen jättänyt eduskunnalle toimenpidealoitteen koskien uutta suoraa raideyhteyttä Helsingistä Lahden ja Jyväskylän kautta Ouluun. Se voitaisiin rakentaa esimerkiksi siinä vaiheessa, kun Suomen rataverkkoa joka tapauksessa uudistetaan eurooppalaisen raideleveyden mukaiseksi.

Selonteon mukaan valtio laatii raideleveyden muutossuunnitelman vielä tällä kaudella. Ehdotukseni olisi hyvä huomioida siinä. Nyt jo on suunnitelmana rakentaa eurooppalaisten standardien mukainen raideyhteys Ruotsin Haaparannasta Ouluun. Oulun ja Helsingin välillä lyhin ja paras yhteysväli kulkisi nykyisen Tampereen sijaan Jyväskylän kautta. Uutta rataa voitaisiin rakentaa ilman, että liikenne nykyisellä pääradalla häiriintyisi.

Tampere on jo ruuhkautunut ja muodostunut koko maan raideliikenteen pullonkaulaksi, koska sen kapasiteetti on alkanut junaliikenteen kasvun myötä ylittyä ja useat Tampereelta lähtevät rataosuudet ovat yksiraiteisia. Lisäksi on äärimmäisen vaarallista, että tällä hetkellä Tampere on käytännössä ainoa piste, jonka kautta kaikki raideliikenne eri puolille Suomea kulkee — helppo kohde viholliselle, jos haluaa pysäyttää Suomen junaliikenteen ja tuhota huoltovarmuuden. Tähän toivon kiinnitettävän erityistä huomiota tulevaisuudessa.

Toinen merkittävä puute Suomessa on itä—länsi-suuntaisten yhteyksien puute. Raideleveysselvityksessä tullaan huomioimaan yhteystarpeet tärkeisiin satamiin. Pori—Parkano—Haapamäki-radan kunnostaminen voisi olla yksi ratkaisu Porin sataman saavutettavuuden tehostamiselle. Poikkirata jatkuisi ja loisi kaivatun kehäradan halki Suomen. Haapamäeltä se jatkuisi Jyväskylään ja sieltä edelleen Pieksämäen ja Savonlinnan kautta itärajalle Parikkalaan. Iso osa näistä raideosuuksista on jo nyt käytössä.

Arvoisa puhemies! Tarpeita olisi enemmän kuin resursseja. Tämä on valitettava tosiasia. Liikenneverkko on kuitenkin välttämättömyys kaikille yhteiskunnan osa-alueille, sik-

si korjausvelan purkamiseen on nyt panostettu, ja toivottavasti tätä jatketaan myös seuraavilla hallituskokoonpanoilla.

Lisäksi Suomen kannattaa ehdottomasti ottaa EU:sta ja Natosta irti kaikki rahoitus, jota niiden kautta on haettavissa. Suomi on joutunut maksamaan EU:lle niin paljon kaikesta mahdollisesta, että olisi oikeus ja kohtuus saada sieltä jotain välillä kotiinkin päin, varsinkin kun pidämme täällä pystyssä ja kunnossa EU:n ja Naton itärajaa. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

17.34 **Juha Hänninen kok:** Arvoisa puhemies! Suomen liikennejärjestelmä on osa koko maan turvallisuutta, huoltovarmuutta ja elinvoimaa. Nyt käsiteltävänä olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on turvata liikenteen toimivuus, turvallisuus ja kestävyys kaikissa olosuhteissa. Se piirtää selkeän kuvan liikennejärjestelmästämme tästä päivästä kymmeneksi vuodeksi eteenpäin.

Kyseessä ei ole mikä tahansa selonteko. Meille pohjoisessa Suomessa nämä kysymykset ovat aivan keskiössä. Ne ratkaisevat sen, kuinka saumattomasti arki pohjoisen Suomen pitkien välimatkojen kanssa toimii. Pohjoisen kasvun, teollisuuden, investointien ja Nato-jäsenyyden tuomien liikkumistarpeiden vuoksi tie- ja rataverkoston kunto ei ole meille pelkästään liikkumisen edellytys, vaan se on myös Suomen kokonaisturvallisuutta ja sen tärkeä osa.

Arvoisa puhemies! Liikenneturvallisuus on noussut myönteisesti esiin. Selonteko korostaa turvallisuusajattelun vahvistamista ja toimenpiteitä, joilla ehkäistään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia. Juuri näitä ratkaisuja tarvitsemme: keskikaiteita valtateille, parempia talvihoitoluokkia ja suojateiden turvallisuutta taajamissa. Turvallisuus ei ole yksittäinen toimi vaan kerros, jossa tienpitäjä, autoilija, rakenteet ja valvonta tukevat toisiaan. Liikenneturvallisuus on yksi merkittävimpiä arjen turvallisuutemme rakentajia.

Tämä selonteko muistuttaa meitä myös siitä, että tiestön korjausvelka on kasvanut ja erityisesti taajaman ulkopuolella olevat tiet ovat heikossa kunnossa. Osa niistä on juuri meille tutumpia teitä, joilla pohjoisen arki, yritykset ja työmatkaliikenne pyörivät. Siksi näiden kunto on otettava vakavasti. Teollisuuden investoinnit, matkailu ja puolustukselliset tarpeet eivät toteudu ilman kunnossa olevia tieverkkoja ja saumattomia raideyhteyksiä.

Arvoisa puhemies! Oulun seutu kasvaa tulevaisuudessa. Siksi väyläverkon kokonaisvaltainen kehittäminen tukee koko Suomen kilpailukykyä. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa siihen pitkän aikavälin rungon, mutta meidän on huolehdittava, että sen toimeenpanossa pohjoisen tarpeet näkyvät selkeästi: vahvempi liikenneturvallisuus, kunnossa oleva tieverkko ja toimivat yhteydet länteen ja pohjoiseen. Tulevaisuuden liikenneverkkojen tulee mahdollistaa myös liittolaisten joukkojen ja kaluston siirtyminen Suomen alueelle. Pohjoisen yhteydet ovat myös tärkeä portti länteen.

Turvallinen, toimiva ja kestävä liikenne on koko Suomen projekti, mutta se alkaa alueellisista teoista ja ei toteudu ilman pohjoista Suomea. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Piisinen, olkaa hyvä.

17.38 **Jorma Piisinen ps:** Arvoisa herra puhemies! Aluksi kiitos valtioneuvostolle selonteosta valtakunnallisesta 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Suomen valtion väyläverkosto koostuu laajasta maantie-, rata- ja vesiväyläkokonaisuudesta, jonka toi-

mivuus on keskeistä sekä arjen liikkumiselle että koko yhteiskunnan toiminnalle. Keskeinen haaste on pitkään kasvanut korjausvelka, joka oli vuonna 2025 noin 4,2 miljardia ja josta suuri osuus kohdistuu tieverkkoon. Korjausvelan kasvun pysäyttäminen vaatii merkittäviä panostuksia, kuten tuhansien kilometrien vuosittaisia päällystystöitä, mihin tämä hallitus onkin panostanut huomattavasti. Kiitos, ministeri Ranne, tämän mahdollistamisesta.

Perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus vahvistaa erityisesti keskivilkkaita ja vähemmän liikennöityjä tieosuuksia sekä kriittisiä rataosuuksia. Lisäksi tehdään kehittämishankkeita, joilla parannetaan väyläverkon palvelutasoa pitkälle tulevaisuuteen, jopa kymmeniksi vuosiksi eteenpäin. Näiden hankkeiden priorisointia ohjaavat myös EU:n laajuisen TEN-T-liikenneverkon vaatimukset.

Liikennejärjestelmällä on myös keskeinen rooli huoltovarmuudessa ja maanpuolustuksessa. Suomen asema EU:n ulkorajavaltiona ja Naton etulinjassa korostaa sotilaallisen liikkuvuuden merkitystä. Tätä kehitetään muun muassa parantamalla siltojen kantavuutta, rataverkon yhteensopivuutta, keskeisiä kuljetusreittejä sekä satamien ja lentopaikkojen valmiuksia. Lisäksi varmistetaan varalaskupaikkojen ja logistiikan toimivuus. Kehittämisessä tehdään tiivistä yhteistyötä sekä kansallisesti että Pohjoismaiden kesken.

Näillä toimilla puolustuskykymme ja kokonaisturvallisuutemme paranee. Sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen mahdollistaa joukkojen ja kaluston nopean siirtämisen, mikä on erityisen tärkeää Suomen geopoliittisen sijainnin vuoksi. Tähän liittyy olennaisesti mahdollisen sotilaallisen liikkuvuuden EU-rahoitus, mikä Suomen tulisi pyrkiä hyödyntämään mahdollisimman tehokkaasti. Toimiva infrastruktuuri varmistaa, että kriisitilanteissa tavarat, energia ja elintarvikkeet liikkuvat koko maassa ilman katkoksia. Tällä on suuri merkitys huoltovarmuudelle.

Alueellinen tasa-arvo vahvistuu. Nimittäin panostukset myös harvemmin liikennöityihin alueisiin tukevat elinvoimaa koko maassa, eivät vain kasvukeskuksissa. Taloudellinen kilpailukykymme paranee, koska toimiva väyläverkko nopeuttaa tavara- ja henkilökuljetuksia. Se alentaa yritysten kustannuksia ja tukee vientiä. Erityisesti alempiasteisen tieverkon parantaminen hyödyttää metsäteollisuutta. Liikenneturvallisuus lisääntyy, sillä korjaukset ja pienet parannushankkeet vähentävät onnettomuuksia. Tämä säästää sekä ihmishenkiä että yhteiskunnan kustannuksia.

On muistettava, että ennakoiva kunnossapito ja oikea-aikaiset investoinnit ovat aina edullisempi vaihtoehto kuin rappeutuneen infrastruktuurin korjaaminen vasta silloin, kun on pakko. Tällä saavutamme pitkän aikavälin säästöjä.

Kaiken kaikkiaan ohjelmalla vaikutetaan liikenneverkoston toimivuuteen, tuetaan talouskasvua ja varmistetaan Suomen turvallisuutta muuttuvassa toimintaympäristössä. Kiitos ministeri Ranteelle erinomaisesta työstä.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki, olkaa hyvä.

17.42 **Anne Rintamäki ps:** Arvoisa puhemies! Käsittelemme valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 26—37. Kyseinen suunnitelma on erityisesti kuljetus- ja logistiikka-alalle tärkeä. Meidän on Suomessa huomioitava se, että maantiekuljetukset ovat keskeisin osa kuljetusjärjestelmäämme, sillä noin 90 prosenttia tavarasta kuljetetaan kuorma-autoilla. Vaikka osa tästäkin salista pitää polttoaineiden hinnasta keskustelua lähinnä jonkinlaisena bensapopulismina ja toinen osa taas ha-

luaa aivan johdonmukaisesti nostaa polttoaineiden hintoja Suomessa, on kysymyksessä laajempi kysymys kuin se, mitä polttoaine nyt sattuu juuri yksittäiselle ihmiselle huoltoasemalla maksamaan. Polttoaineiden hinnoilla on nimittäin keskeinen merkitys kuljettamisen hinnalle ja siten luonnollisesti myös tuotteiden hinnoille kaupassa.

Pidän siis nurinkurisena sitä, että juuri sellaiset puolueet, jotka ovat tässä salissa aina kovin huolissaan kansalaisten rahojen riittävyydestä perustarpeisiin, ovat samanaikaisesti valmiita ilmastotoimien nimissä kurittamaan paitsi tavallista autoilijaa myös jokaista kaupassakävijää korkeampien hintojen muodossa. Ilmeisesti heikommassa asemassa olevien etu loppuu siihen, mistä ilmastoposeeraus alkaa. Tämä on käynyt selväksi.

Arvoisa puhemies! Toivomuksenani on, että seuraavatkin hallitukset jatkaisivat tämän hallituksen viitoittamalla, autoilijaystävällisemmällä politiikan linjalla. Esimerkiksi polttoaineen hintojen nousupaineita on hillitty ja teitä on kunnostettu runsaasti. Suomen tiestöä on syytä pitää kunnossa jo aivan kilpailukyvyn ja elinvoimankin säilyttämiseksi. Se on lukuisien toimialojen työpaikka. Hyväkuntoinen tiestö mahdollistaa myös maaseutumaisen asumisen, ja myös pienemmistä teistä tulee pitää hyvää huolta. SKAL pitää hyvänä sitä, että osana investointiohjelmaa korjausvelan purkamiseen on osoitettu tällä hallituskaudella hyvin rahoitusta, vaikka onkin samalla huolissaan erityisesti tulevien vuosien rahoituksesta.

Arvoisa puhemies! Suomi on pitkien välimatkojen maa, jossa autoilu on monelle nykyaikaisessa ympäristössä välttämättömyys. Sähköautoilu on vielä monen kansalaisen saavuttamattomissa jo autojen hintojenkin vuoksi. Tällä hetkellä myös polttomoottoriautoilu on aika kallista huvia, kun litrahinnat heittelevät kahden euron tietämillä. Tähän syynä on luonnollisesti se, mitä Iranissa on meneillään. On kuitenkin selvää, että myös omilla toimillamme on vaikutusta siihen, mitä autoilu tulevaisuudessa maksaa. Toivon, että Suomesta löytyisi laajemmallakin rintamalla autoilijamyönteistä ajattelua. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lyly, olkaa hyvä.

17.45 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa puhemies! Meillä on tässä erittäin hyvä käsitellä tätä yhteistä selontekoa, joka on meillä käsittelyssä. Voi sanoa, että kun tällainen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tehdään, se on hyvä asia, koska tämä on ylivaalikautista työtä. Sen takia tällainen asia on tärkeä. Hyvä, että se syntyi viime kaudella. Nyt sitä pitäisi jalostaa ja viedä eteenpäin.

Mehän korjaamme tässä liikennejärjestelmässä vähän myös vanhoja virheitä. Jos pitäisi puhtaalta pöydältä piirtää Suomen tiestö ja rataverkosto, niin ne eivät varmaan olisi tämmöisiä kuin ne tänä päivänä ovat. Me joudutaan niitä asioita tässä varmasti korjaamaan, ja se vaikuttaa tähän meidän tilanteeseen. Kun me ollaan maantieteellisesti iso maa, pieni kansa ja harvaan asuttu, niin tämä tekee meille aika isoja haasteita kaiken kaikkiaan.

Arvoisa puhemies! Täällä paljon puhutaan näistä erilaisista hankkeista. Minä nostan nyt yhden hankkeen ihan keskiöön tässä sen takia, että kyllä päärata Suomessa on tämmöinen elinvoimarata ja sen ylläpito on tässä tärkeätä. Meidän pitäisi pystyä viemään Helsingin, Tampereen, Seinäjoen ja sieltä Pohjanmaan kautta Ouluun ja Tornioon asti tätä pääratata. Sen vaikutuspiirissä asuu noin 70 prosenttia suomalaisista, ja 75 prosenttia viennistä on pääradalla kulkevaa. Siinä mielessä näin voidaan sanoa. On isoja liikennemääriä: puhutaan, että Helsinki—Tampere-välillä on kuusi miljoonaa matkustajaa ja Tampere—Seinäjoki-välillä yli kolme miljoonaa matkustajaa. Se on kuitenkin valtaväylä, ja sen ylläpitämi-

nen on tärkeää. Ja jos katsotaan Tampereeltakin ylöspäin, niin se on yksiraiteinen rata siinä ja junat odottelevat ohituksia ja näin poispäin. Siihen meidän pitää löytää panostuksia. Se on semmoinen valtaväylä, joka vaikuttaa koko Suomeen erityisen paljon. Tämä on semmoinen asia, jota me emme voi jättää sivuun.

Arvoisa puhemies! Täällä on paljon puhuttu rahoituksesta. Kun näitä rahoituslukuja katsotaan — minä tosiaan kaivoin näitä Väyläviraston lukuja — nämä miljoonamäärät, mitä peruskorjauksiin on laitettu, plus sitten kehittämisraha eivät ole hirveästi muuttuneet 2020-luvulla. Puhutaan siellä puolentoista miljardin luokassa, ja niihin tulee semmoisia 100 miljoonan heittoja. Mutta suuruusluokka on koko ajan se puolitoista miljardia, ja se ei ole valtavasti muuttunut. Tässä on rahoituskanavia käytetty, ja tässä mielessä meidän pitää löytää jatkoon rahoituskeinoja.

Se, mitä täällä aina puhutaan, on se, että meidän liikennemäärät ovat kasvaneet. Jos me katsotaan tieliikenteen ja muita verotuloja, niin ne ovat pudonneet vuodesta 2018 noin viiden miljardin tasosta reilusti alle neljään miljardiin, noin 3,7—3,8 miljardiin. Eli me ollaan myöskin liikenteestä otettu aika paljon sitä tulovirtaa, jota me voitaisiin käyttää tieverkon ylläpitoon ja muuhun. Tämä täällä puolella aina jää vähän vähemmälle huomiolle, koska tämä tosiasia on tässä tapahtunut. Me varmaan joudumme tekemään liikennejärjestelmään tai liikenteeseen yleisesti ottaen veroratkaisuja ja valmistautumaan uudistamaan verokertymää, koska jos liikenne sähköistyy, niin sieltä ei enää polttoaineesta tule verotuloja ja muita. Me joudumme miettimään, miten me korvaamme tämän asian jatkossa, koska se on kaikkien etu, että sieltä tulee sitten rahoja, joilla me voimme rahoittaa näitä keskeisiä hankkeita, joita tarvitaan. Kaikki ovat yhtä mieltä, että tämä verkko rapautuu ja siihen on löydyttävä rahaa.

Arvoisa puhemies! Vielä tässä nostaisin esiin joukkoliikenteen merkityksen isoilla kaupunkiseuduilla. Siihen tuli semmoinen tilanne, että vaikka keskimäärin joukkoliikenne on hieman kasvanut, niin voidaan sanoa, että Tampereen seudulla joukkoliikenne on kasvanut koronaa edeltävästä ajasta 38 prosenttia. Helsingissä se on pysynyt ennallaan, ehkä vähän laskenut koronaa edeltävästä ajasta, ja Turussa se on noin 6—7 prosenttia kasvanut. Eli meillä on tämmöinen iso muutos tässä tapahtunut, ja nyt siihen tuli tämä alvin neljän prosenttiyksikön nousu, ja se on vaikuttanut lipunhintoihin. Me tarvitaan kuitenkin joukkojen liikkumiseen myöskin tämä huomio, että siitä ei tule kohtuuttoman kallista, koska se on työmatkaliikennettä erittäin paljon. Muuten sitä liikennejärjestelmää ei kasvukeskuksissa voida hoitaa. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Keskisarja, olkaa hyvä.

17.51 **Teemu Keskisarja ps:** Arvoisa puhemies! Saankohan sanoa ääneen totuuden? Ainakin kuiskaan: lopettakaamme Etelä-Suomen mielenvikaiset raidehankkeet. Seis, poikki, katki, loppu, slut.

Taannoin puhuin tässä salissa erään arkkitehtuuriltaan vammaisen kaupungin muka vihreimmästä vaihtoehdosta. No, ei tunnin junaa tällä kertaa, koska vammoja on lähempänäkin, Arkadianmäen nurkan takana. Lentorata Pasilasta Keravalle ja Vantaan pikaraitiotie vammauttavat taloutta. Valtio ja kunnat ovat kanttuvei. Yhä vain himonrakentamiseen piisaa ei-kenenkään velkamiljardeja. Suurkaupunkilainen, jolle on valmiina neljä julkisen liikenteen kulkupeliä, saa viidennenkin. Mitenkäs tänään piipahtaisit etätöihin tai pirtelölle kauppakeskukseen? Todellisuudessa vihreät kiskot eivät edes kelpaa liikuskelijoille. Ehei,

miksi istuisit peukkupään viereen ratikkaan tai paimentaustaisen bussikuskin kyytiin? Mukavampia ovat apostolinkyyti, oma auto ja nuorison sähköpotkulauta.

Etenkään parempi väki ei kiskoilla kilkuttele. Tämmöinenkin tilanne, olette ehkä todistaneet: Kaupunkipäättäjät ja rakennuttajien intressiryhmät istuvat pitkällä kostealla lounaalla taikka märällä illallisella. Kotiinlähdön hetki. Ei kukaan sormeile joukkoliikenteen sovellusta. Pirssi menee veronmaksajien piikkiin, kuten himorakentaminenkin menee veronmaksajien piikkiin.

Ministeri Ranne tekee täysjärkistä työtä — hyvä, hyvä, hyvä — mutta vastassa jyllää aikalaishulluus. Suomen liikennejärjestelmää halvaannuttavat pääkaupunkiseudun himorakentajat. He sulkevat Malmin erittäin hyödyllisen lentokentän ja pystyttävät tilalle 25 000 hyödytöntä kämppää, joissa moni ei asu ilman tukia.

Arvoisa puhemies! Suomi kulkeutuu konkurssiin, ei enää edes leikittelyä himorakentamisella. Meillä on miljoona sivua lobbareiden läpysköjä ja virkamiesten selontekoja. Kun poltamme nivaskat saunanpesissä, lämpenee jokainen Pohjois- ja Itä-Suomen kiuas.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Haluaako ministeri Ranne kommentoida vielä lopuksi käytyä keskustelua? Tämän jälkeen keskustelulle tässä yhteydessä varattu aika on päättymässä. — Viisi minuuttia, olkaa hyvä.

17.54 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, arvoisa puhemies! Palaan tähän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, joka todellakin on jalat maassa. Siinä on huomioitu talouden niukat ajat, joihin ei ole helpotusta tulevaisuudessa. Siinä painotetaan nykyistä infraa, perusväylänpitoa, turvallisuutta, kilpailukykyä, huoltovarmuutta, sotilaallista liikkuvuutta.

On aivan selvää, että meillä ei ole olemassa mitään taikaseinää, josta saadaan revittyä rahaa kaikille hankkeille, kaikille toiveille, kaikille haaveille. Sen takia on tärkeää, että meillä on yhteinen 12-vuotinen suunnitelma, johon me sitoudumme. Tässä ei ole yhtään turhaa. Tässä on ainoastaan kaikkein tärkein.

Raidehankkeiden osalta on selvää, ihan niin kuin useissa puheenvuoroissa onkin käynyt ilmi, että keskitytään nykyisten parantamiseen. Näistä yhtiöistä on pakko todeta tässä, kuten ansiokkaasti edustaja Laaksokin totesi, että siellä on keskustalla ollut hieman skitsofreeninen tilanne. Edellinen hallitus siis perusti länsiradan, itäradan ja Suomi-radan, ja Suomi-rata supistettiin lentoradaksi, mikä oli jo, sanoisin, aika hyvää riskienhallintaa. Nämä on synnytetty edellisen hallituksen aikana. Me pistämme niitä kuriin.

Lentoradan ja itäradan osalta on tilanne siis niin sanotusti jäissä, eli mitään uutta investointia ei ole tällä hetkellä suunniteltu. Seuraavassa vaiheessa, kun näitä katsotaan läpi, se on hallitusohjelma-asia. Vuosina 28—29 ehkä jotain tapahtuu, ja sitten kymmenen vuotta rakennetaan, jos rakennetaan. Länsiradan osalta siis odotetaan edelleen nyt päätöksiä, eli siellä on kolme valitusta meneillään. Valitusten käsittelyssä voi kestää kuukausia tai jopa vuosi. Eli tilanne on aika odotustilassa.

Jos sitten mietitään valmistautumista ja keskeiseen, tärkeimpään satsaamista, niin muutama asia: Raskas liikenne tällä hetkellä Suomessa on sitä polttomoottoriliikennettä. Se on sitä ammattidieselliikennettä. Ei se ole sitä sähkörekkaa. Sähkörekkoja ei ole näköpiirissä pitkään, pitkään aikaan, ja sen takia meidän on huolehdittava siitä, että meidän ammattikuljettajilla on varaa, että heidän kilpailukykynsä pysyy kunnossa ja pitkien etäisyyksien Suomessa on mahdollista liikuttaa meitä kaikkia. Kyllä me olemme riippuvaisia täällä pää-

kaupunkiseudulla nimenomaan haja-asutusalueiden teistä ja kuljetusalan ammattilaisista. Eli raskas liikenne on fossiilista.

Jos mietitään sitten ihan yksityisautoilua, liikennekäytössä meillä on noin 2,3 miljoonaa polttomoottoriautoa ja ehkä 300 000 ladattavaa. Kehitys, päästöttömään suuntaan meneminen, on hidasta. Tietenkin on selvää, että ostovoiman pitää olla meillä sellainen, että meillä on varaa ostaa niitä uudempia autoja, vähäpäästöisempiä autoja, sellaisia autoja, joita me tarvitsemme arkeen — ei niin, että me väkisin teemme liikkumisesta kalliimpaa, kuten edellinen hallitus halusi tehdä, vaan me nimenomaan haluamme jatkossakin hillitä kustannusten nousua. Markkinoille me emme voi mitään, mutta me voimme omilla päätöksillämme laskea jakeluvelvoitetta kuten olemme tehneet. 270 miljoonaa on itse asiassa hillitty ja leikattu autoilun kustannuksia. Tulevaisuudessa on välttämätöntä saada myöskin se ammattidiesel eteenpäin.

En todellakaan ole päättänyt raapsutella niitä asfaltteja pois sorateiltä. Tällaista linjausta ei ole tehty, vaan pidetään nimenomaan mahdollisimman hyvää huolta nykyisestä tieverkosta niillä rahoilla, joita meillä on käytössä. Ne eivät ole runsaat, mutta jatkossa on päätettävä tasonnostoista yhteistuumin.

Lentoliikenteestä oli muutama sana. Sen osaltahan olemme linjanneet, että nimenomaan nykyisestä lentokenttäverkosta pidetään kiinni, ja olemme nyt maakuntakenttien tulevaisuudenkin turvanneet. Toivottavasti tämä on myös pysyvä linja. Kolmen tunnin saavutettavuudesta pidetään kiinni. Jos täällä joku jotain muuta väittää, niin lukekaa tuo selonteko. Lukekaa se strategia, suunnitelma. Siellä lukee nimenomaan niin, että kolmesta tunnista pidetään kiinni.

Samoin pidämme kiinni siitä, että satamia kehitetään. Itse asiassa painotamme satamia. Satamat ovat Suomen kriittistä infraa. Suomi on riippuvainen merenkulusta niin kuin täällä on moneen otteeseen sanottu. Jopa 96 prosenttia kaupasta kulkee meriteitse. Meillä on noin viitisenkymmentä satamaa, jotka harrastavat ulkomaankauppaa ja joiden kautta kulkee kauppaa pienemmissä tai isommissa määrin. Eli tämä on selvä asia, ja tietenkin tähän liittyy jäänmurto, josta on myöskin tässä suunnitelmassa, Liikenne 12:ssa, selkeät kirjaukset. Eli meidän täytyy uudistaa ja uudistamme kalustoa. Tämä on myös turvallisuuskysymys.

Tilannekuva on selvä. Meillä ei ole mitään turhia, ruusuisia kuvitelmia taloudesta eikä turvallisuudesta, ja sen takia keskitymme nimenomaan oleelliseen. Ei mitään turhia. Esitän tähän vielä kysymyksen, kun kriittisyyttä on kohdistettu tätä suunnitelmaa kohtaan: olikos se niin, että keskustalla oli jälleen tyhjä paperi, kun kysyttiin parlamentaarisessa työryhmässä mielipiteitä tästä suunnitelmasta? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — No niin ja sitten tässä tilanteessa keskustelu ja asian käsittely keskeytetään ja asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa muiden asiakohtien jälkeen.

Asian käsittely keskeytettiin kello 18.00.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 18.50.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Nyt jatketaan aiemmin tässä istunnossa keskeytetyn asiakohdan 5 käsittelyä. — Siellä ensimmäisen puheenvuoron tässä vaiheessa käyttää edustaja Kallio. Olkaa hyvä.

18.50 **Vesa Kallio kesk:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kuten aiemmin jo toin esille, Itä-Suomen maakunnat, Etelä-Karjala, Etelä-Savo, Kainuu, Pohjois-Karjala ja Pohjois-Savo, antoivat osaltaan lausunnon tähän suunnitelmaan. Näiden lisäksi itäiseen Suomeen lasketaan mukaan myös Kymenlaakso. Lausuntojen mukaan suunnitelmassa ei ole tunnistettu muuttunutta logistista toimintaympäristöä eikä muuttuneita kuljetusvirtoja. Itäisen Suomen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita ei myöskään näy suunnitelman tavoitteissa eikä toimenpiteissä.

Itäinen Suomi muodostaa laajan, harvaan asutun, harvan pääväyläverkon ja pitkien etäisyyksien sekä vesistöjen pirstoman aluekokonaisuuden. Alueen liikennejärjestelmä palvelee samanaikaisesti asukkaiden ja vapaa-ajan asukkaiden liikkumista, työssäkäyntiä ja palvelujen saavutettavuutta, raaka-aineisiin ja luonnonvaroihin perustuvaa vientiteollisuutta, mukaan lukien matkailu, henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien matka- ja kuljetusketjujen toimivuutta sekä huoltovarmuuden ja kokonaisturvallisuuden edellyttämiä yhteyksiä sekä rajaturvallisuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Nämä jäävät maakuntaliittojen lausunnon mukaan suunnitelmassa liian vähälle huomiolle.

Arvoisa puhemies! Oma erityispiirteensä itäisen Suomen liikennejärjestelmään tuo Saimaan sisävesiliikenne, jonka rooli Kaakkois-Suomen metsäteollisuuden raakapuukuljetuksissa on kasvanut ulkomaantuonti- ja -vientikuljetusten loppumisesta huolimatta. Suunnitelmassa ei tunnisteta riittävällä tavalla sisävesikuljetusten merkitystä osana itäisen Suomen liikennejärjestelmää. Siitä myös puuttuu riittävät toimenpiteet, jotka mahdollistavat kuljetukset myös tulevaisuudessa. Suomen metsäteollisuuden raakapuusta käytetään lähes neljännes Etelä-Karjalassa, joten Saimaan vesiliikenteen merkitys koko Suomen metsäteollisuudelle on huomattavasti suurempi kuin selonteossa käytetty määre ”vähäinen”. Voi vain ihmetellä, miksi ja miten tällaiseen määritelmään on päädytty.

Arvoisa puhemies! Tie- ja rataverkon kunnon turvaaminen myös vähäliikenteisillä verkoilla edellyttää perusväylänpidon rahoitustason nostamista. Nykyinen taso eikä myöskään suunnitelmassa vuosille 2030—2037 esitetty rahoitustason nosto riitä estämään korjausvelan kasvua. Näitä vuoden 2030 jälkeisiä rahoja ei myöskään ole olemassa, ne ovat pelkkiä numeroita taulukoissa. Korjausvelkaa tulee olemaan tämän vaalikauden lopussa noin miljardi euroa enemmän kuin vaalikauden alussa, ja vauhti kiihtyy. Tämä on yhteinen ongelma meille kaikille, ja siihen täytyisi parlamentaarisesti löytyä ratkaisu. Ilman perusväylänpidon rahoitustason merkittävää nostamista väyläverkon rapautuminen jatkuu, mikä heikentää Suomen kilpailukykyä sekä lisää kuljetusten ja liikkumisen kustannuksia.

Arvoisa puhemies! Suunnitelmassa ei ole tunnistettu Karjalan ja Savon ratojen kasvaneita kuljetusmääriä ja siitä johtuvia parantamis- ja kehittämistarpeita. Karjalan ja Savon radoille on käynnissä tai suunnitteilla parantamiskohteita, mutta ne parantavat ratojen välityskykyä vain hyvin pistemäisesti. Karjalan rata ja Savon rata ovat yksiraiteisia, mikä on kriittinen riskitekijä liikennöinnin lisäksi huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kannalta. Lisäksi Karjalan ja Savon radan välillä ei ole sähköistettyä poikittaisrataa, mikä myös lisää koko Suomen rataverkon haavoittuvuutta häiriötilanteissa. Karjalan ja Savon ratojen kehittämistoimet ja ratojen välisten poikittaisratojen pe-

ruskorjaukset ja sähköistäminen on otettava suunnitelmassa huomioon koko Suomen raideliikennejärjestelmän toimintavarmuuden parantamiseksi. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Elo.

18.54 **Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Keskustelemme täällä tänään valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Sen tarkoituksena on kehittää koko Suomen liikennejärjestelmää 12 vuoden aikajänteellä. Suunnitelmaa on käsitelty parlamentaarisessa työryhmässä. Olin itse jonkin aikaa tuon ryhmän vihreiden edustajana, ja valitettavasti täytyy todeta, että työskentely oli varsin ministeri- ja hallitusvetoista eikä parlamentaariselle työlle juuri painoarvoa annettu. Tämä turhautuminen on kuulunut täällä aiemmin kollegojen puheenvuoroissa.

Kuten aiemmassa debatissa totesin, tämän suunnitelman keskeisin puute on, että se ei yritäkään vastata liikenteen päästövähennystavoitteisiin. Suomi on sitoutunut liikenteen ilmastopäästöjen puolittamiseen vuoteen 2030 mennessä ja hiilineutraaliuteen vuoteen 2035 mennessä. Orpon hallituksen päätöksillä liikenteen päästövähennystavoitteet karkaavat kuitenkin yhä kauemmas. Tämä on vastuutonta ja lyhytnäköistä politiikkaa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristövaikutusten arviointiosio tässä suunnitelmassa on kokonaisuudessaan surullista luettavaa. Suunnitelman toimenpiteet heikentävät ekologista kestävyyttä. Sen arvioidaan lisäävän ilmastopäästöjä ja luonnonvarojen käyttöä. Yhdyskuntarakenteen vähähiilisyyttä tai resurssitehokkuuttakaan suunnitelman ei arvioida parantavan. Luontovaikutusten osalta todetaan, että ne tarkentuvat investointien hankesuunnittelussa, ei siis minkäänlaista tahtotilaa haitallisten vaikutusten minimoimisesta esimerkiksi ekologisiin käytäviin, elinympäristöjen pirstoutumiseen tai uhanalaisiin elinympäristöihin. Näin ei rakenneta tulevaisuuden kestävää liikennejärjestelmää, eikä tämä ole myöskään suomalaisten etu. Mitä pidemmälle välttämättömiä päästövähennystoimia lykätään, sen kalliimmaksi ne tulevat.

Arvoisa puhemies! On valitettavaa, että Orpon hallitus ei edistä kestävää liikkumista vaan päinvastoin heikentää sitä. Sen vahtivuorolla joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä on huononnettu rahoituksen leikkauksilla ja veronkorotuksilla. Tämä koskee kaikkia niitä, joilla ei syystä tai toisesta ole mahdollisuutta oman auton käyttöön. Hallitusta ei näytä juuri kiinnostavan näiden ihmisten liikkumismahdollisuuksien parantaminen.

Vihreiden vaihtoehdosta löytyy konkreettisia keinoja vähäpäästöisen liikkumisen edistämiseen. Peruisimme hallituksen bensaveron alennukset ja sähköautojen veronkorotukset. Laskisimme joukkoliikenteen arvonlisäveroa. Palauttaisimme tehokkaaksi osoittautuneen työsuhdepyöräedun. Ottaisimme käyttöön reilun lentoveron. Näin ohjaisimme liikennettä kestävämpään suuntaan ja vähentäisimme päästöjä oikeudenmukaisesti.

Arvoisa puhemies! Kaupungeissa joukkoliikenteen toimivuus on elinehto eheälle ja viihtyisälle kaupunkirakenteelle. Toimiva joukkoliikenne tarkoittaa myös vähemmän ruuhkia heille, jotka omaa autoa käyttävät. On todella huolestuttavaa, että hallituksen leikkausten takia joukkoliikenteeseen kohdistuu esimerkiksi pääkaupunkiseudulla mittavat säästöpaineet. Se näkyy palveluverkon karsimisena ja lipunhintojen kohtuuttomina korotuspaineina, ja tämä puolestaan ajaa negatiiviseen kierteeseen, jossa joukkoliikenne menettää houkuttelevuuttaan. Lipun hintojen korotuksen ongelmallisuus vielä korostuu, kun monet ihmiset ovat hallituksen leikkauspolitiikan myötä muutenkin taloudellisesti tiukoilla.

Eheä yhdyskuntarakenne mahdollistaa myös kävelyn ja pyöräilyn, mikä puolestaan on keskeistä kansanterveyden kannalta. Orpon hallituksella on erillinen Suomi liikkeelle -ohjelma. Ohjelma on toki tärkeä, mutta olennaisinta olisi varmistaa, että kävely ja pyöräily on turvallista ja sujuvaa mahdollisimman monelle ja joukkoliikenne houkutteleva vaihtoehto, jolloin sitä arkiliikuntaa ja askelia kertyy myös päivän mittaan.

Kaikkien ei ole mahdollista luopua autosta, mutta erityisesti kaupungeissa, joissa julkinen liikenne ja pyöräily ovat toimivia vaihtoehtoja, autoilua on fiksua vähentää. Tällä hetkellä valtaosa automatkoista on varsin lyhyitä ja tehdään juuri näillä verrattain tiiviisti asutuilla alueilla, joissa vaihtoehtoja autoilulle on tarjolla. Näitä matkoja vihreät haluavat ohjata kestäviin kulkumuotoihin. Korostan, että joukkoliikenteen sekä turvallisten kävely- ja pyöräteiden kehittäminen on tärkeää myös kaupunkien ulkopuolella ja pienemmissä taajamissa.

Lopuksi haluan vielä todeta, etten pidä eri liikennemuotojen tarkoitushakuista vastakkainasettelua kovin hedelmällisenä tapana käydä tätä keskustelua. [Miko Bergbom: No niinhän te teitte! — Tiina Elo: Ei tässä ollut mitään vastakkainasettelua!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Asell.

18.59 **Marko Asell sd:** Arvoisa puhemies! Käsittelemme tässä valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, niin sanottua Liikenne 12 -suunnitelmaa. Sen alkuperäinen tarkoitus on ollut kannatettava: tuoda liikennepolitiikkaan pitkäjänteisyyttä, ennakoitavuutta ja yli hallituskausien ulottuvaa yhteistä näkemystä. Juuri tällaista politiikkaa Suomi tarvitsee.

Valitettavasti on todettava, että nyt käsissämme oleva kokonaisuus ei täytä tätä lupausta. Prosessi on ollut hallituksen puolelta hidas ja tahmea, parlamentaarinen työskentely pysähtyi syksyllä, eikä eduskunnalla ole ollut riittävää tietoa työn etenemisestä samaan aikaan, kun maakunnissa odotettiin kipeästi linjauksia ja suunnittelu käytännössä seisoi. Näin ei voida toimia, kun kyse on kansallisesta infrastruktuurista, järjestelmästä, joka on kriisitilanteessa aivan yhtä keskeinen kuin puolustusmateriaalien varastot. Olemme ajautuneet pois yhteisestä sopimisesta ja parlamentarismista takaisin siltarumpupolitiikkaan. Samalla hallituksen linja uhkaa koko maan tasapuolista kehittämistä, pitkäjänteistä rahoitusta ja myös EU-rahoituksen tehokasta käyttöä.

Suurin huoli liittyy kuitenkin rahoitukseen. Perusväylänpidon rahoitukseen syntyy syvä kuoppa vuosille 2026—2029. Rahoitusta nostetaan vasta 2030-luvun alussa, liian myöhään. Tämän seurauksena korjausvelka kasvaa rajusti. Ennusteen mukaan se voi nousta jopa kahdeksaan miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä.

Alempiasteinen tieverkko rapautuu. Korjausta vailla oleva tieverkko uhkaa kasvaa yli 10 000 kilometristä jopa 30 000 kilometriin. Tämä ei ole pelkkä tilastokysymys. Tämä näkyy ihmisten arjessa, yritysten kustannuksissa ja koko Suomen kilpailukyvyssä. Erityisen vakavasti tilanne iskee teollisuuteen. Metsä- ja elintarviketeollisuuden kuljetukset vaikeutuvat, kun painorajoitukset lisääntyvät ja tieverkko heikkenee. Samalla logistiikkakustannukset kasvavat. Kyse on myös turvallisuudesta ja huoltovarmuudesta. Kansainvälinen turvallisuustilanne on muuttunut dramaattisesti. Liikenneverkko ei ole vain taloudellinen kysymys, se on keskeinen osa Suomen kokonaisturvallisuutta ja puolustuskykyä. Silti hallitus lykkää välttämättömiä investointeja tulevaisuuteen.

Arvoisa puhemies! Ongelmat eivät rajoitu tieverkkoon. Raideliikenteessä kapasiteetti on jo nyt merkittävä pullonkaula. Pääradalla, Savon radalla ja Karjalan radalla liikennettä ei yksinkertaisesti voida lisätä. Tämä rajoittaa sekä teollisuuden kuljetuksia että ihmisten liikkumista. Kasvun näkökulmasta raideliikenteen kapasiteetin ja toimintavarmuuden vahvistaminen olisi ensiarvoisen tärkeää, mutta toimet jäävät riittämättömiksi.

Myös joukkoliikenteen osalta hallituksen linja on kestämätön. Valtiontuen jäädyttäminen 51 miljoonaan euroon koko hallituskaudeksi tarkoittaa käytännössä lippujen hinnankorotuksia ja vuorojen karsimista erityisesti harvaan asutuilla alueilla. Samanaikaisesti hallitus on käytännössä nostanut kädet pystyyn liikenteen päästövähennysten suhteen. Luvattu verouudistus on haudattu työryhmiin, ja samalla riskinä on merkittävä verotulojen menetys liikenteen sähköistyessä.

Arvoisa puhemies! On hyvä todeta rehellisesti, että merkittävää lisärahoitusta ei välttämättä ole helposti löydettävissä tulevilla hallituskausilla. Juuri siksi päätökset pitäisi tehdä nyt viisaasti ja pitkäjänteisesti, ei siirtää ongelmia eteenpäin. Infrastruktuuri ei ole pikavoittojen paikka, se on kansallinen turvaverkko. Jos annamme sen rapautua, maksamme siitä moninkertaisen hinnan myöhemmin taloudessa, turvallisuudessa ja ilmastopolitiikassa.

Sosiaalidemokraatit eivät voi hyväksyä sitä, että liikennepolitiikka on näin kapeakatseista ja lyhytjänteistä. Samalla kun puhutaan huoltovarmuudesta, laiminlyödään juuri ne verkot: alempi tieverkko, yksityistiet ja joukkoliikenne, joiden varassa arki ja logistiikka todellisuudessa toimivat. Suomi tarvitsee takaisin Liikenne 12 -suunnitelman alkuperäisen idean: pitkäjänteisyyden, ennakoitavuuden ja aidon parlamentaarisen yhteistyön. Tarvitsemme yhteisen linjan, joka huomioi muuttuneen turvallisuusympäristön, koko maan tarpeet ja talouden realiteetit. Sosiaalidemokraattinen eduskuntaryhmä on valmis tähän työhön, mutta se edellyttää sitä, että myös hallitus on valmis katsomaan tosiasioita silmiin ja tekemään ratkaisuja, jotka turvaavat Suomen huoltovarmuuden, turvallisuuden ja elinvoiman koko maassa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kontu.

19.04 **Mauri Kontu kesk:** Arvoisa rouva puheenjohtaja! Haluan aluksi kiittää ministeriötä, virkamiehiä, liikenne- ja viestintävaliokuntaa ja sidosryhmiä tästä pitkään valmistellusta Liikenne 12 -ohjelmasta. Pitkäjänteinen ja yli hallituskausien ulottuva suunnitelma on välttämätön, jotta liikenteen järjestelmää voidaan kehittää johdonmukaisesti ja ennakoivasti. Tämä ohjelma ei ole vain tekninen asiakirja. Se on visio Suomen tulevaisuudesta, siitä, että elinkeinoelämä voi toimia ja menestyä kaikilla aloilla ja että ihmisillä on mahdollisuus asua ja elää koko Suomessa, ei vain kasvukäytävissä tai suurissa keskuksissa. Kun liikenne toimii ja yhteydet pelaavat, silloin koko maamme on elinvoimainen. Haluan myös todeta, että edustaja Hoskonen piti erittäin hyvän ja kattavan puheenvuoron keskustan tavoitteista ja lisäyksistä tähän kokonaisuuteen, mutta tässä omassa puheessani nostan esiin vain kolme mielestäni kaikkein tärkeintä kulmakiveä, jotka ratkaisevat onnistumisen ja joihin Liikenne 12 -suunnitelman tulee aidosti vastata.

Ensimmäiseksi tiestön kunto ja rahoituksen riittävyys: Se on Suomen talouden kivijalka. Ensimmäinen nosto on tiestön kunto ja sen systemaattinen parantaminen. Me kaikki tiedämme, että Suomen elinkeinoelämä nojaa kuljetuksiin. Teollisuuden, metsätalouden, maatalouden ja vientitoiminnan kilpailukyky riippuu siitä, miten hyvin tieverkosto toimii.

Tämä ei ole vain aluepolitiikkaa. Tämä on koko Suomen talouden perusta. Korjausvelkamme on kasvanut liian suureksi, ja olemme tilanteessa, jossa tiestön rapautuminen alkaa hidastaa kasvua ja nostaa yritysten kustannuksia. Siksi korjausmäärärahojen selkeä ja pitkäjänteinen nosto on välttämätöntä. Tarvitsemme ennakoitavuutta, emme jatkuvaa kriisipaikkaamista. Samalla nostan vahvasti esiin yksityisteiden merkityksen: Suurin osa maamme tieverkosta on nimenomaan yksityisteitä, ja niiden varassa ovat maatilat, metsätalous, matkailualan kohteet, yritysten logistiikka ja satojentuhansien ihmisten kodit, ja nyt niitä korjataan vain viidellä miljoonalla eurolla, 350 000:ta kilometriä. Ymmärrän hyvin valtion taloudelliset realiteetit ja sen, että kaikkea ei voida tehdä kerralla valtion budjettirahoituksella. Siksi en sulkisi pois ulkopuolisten rahoitusinstrumenttien hyödyntämistä suurissa tie- ja väylähankkeissa.

Toinen asia on lähijunaliikenteen kasvu, työssäkäyntialueiden elinehto: Toinen näkökulma on raideliikenteen, erityisesti lähijunaliikenteen, merkittävä vahvistaminen nykyisestä. Yhä useampi työssäkäyntialue kasvaa yli kuntarajojen, ja ihmisten arki edellyttää sujuvia, tiheitä ja luotettavia yhteyksiä. Lähijunaliikenne on tähän kustannustehokkain ratkaisu. Nykyisillä kiskoilla ei juurikaan ole säännöllistä seudullista henkilöjunaliikennettä. Tarvitsemme enemmän vuoroja, parempia liityntäyhteyksiä ja rohkeutta avata markkinaa myös yksityisille toimijoille. Kun kilpailua lisätään hallitusti, se voi tuoda laadukkaampia palveluja ja kustannustehokkaampaa toimintaa. On myöskin huomioitava, että investoinnit lähijunaliikenteeseen ovat erittäin matalat verrattuna tavarajunaliikenteen investointeihin.

Sitten kolmas asia on digiverkot koko maassa: Ei jaeta Suomea kahteen osaan, niin kuin nyt on käymässä. Kolmas kokonaisuus liittyy digitaaliseen saavutettavuuteen. Digitaalinen liikenne ja infrastruktuuri ovat yhtä tärkeitä kuin fyysiset väylät. Siksi on välttämätöntä, että koko Suomessa saavutettaisiin 5G-verkon tasoinen verkkopalvelu. Tämä ei voi tarkoittaa vain kasvukeskuksia. Palvelun on ulotuttava koko maahan.

Lopuksi, arvoisa puhemies: Liikenne 12 -suunnitelma on merkittävä askel kohti liikennejärjestelmää, joka palvelee koko Suomea. Sen onnistuminen mitataan arjessa siinä, kulkevatko yhteydet, toimivatko yritykset ja onko niillä mahdollisuus rakentaa elämää kaikkialla, koko maassamme. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Heikkinen poissa. — Edustaja Sillanpää, olkaa hyvä.

19.09 **Pia Sillanpää ps:** Arvoisa puhemies! Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026—2037 kuulostaa tavallisen suomalaisen korvaan hienolta poliittiselta kapulakieleltä. Todellisuudessa siinä on kuitenkin kyse suomalaisen arjesta. Kyse on siitä, miten lapset kulkevat turvallisesti kouluun ja aikuiset työpaikoille, ja siitä, pääseekö yritysten tavaraliikenne ajamaan kohteisiinsa ja maitotilallisen maitoautot meijerille, jotta meillä olisi aamupalajugurttia kaupassa ostettavana.

Suomessa välimatkat ovat pitkät, ja monilla alueilla toimivaa joukkoliikennettä ei yksinkertaisesti ole. Siksi toimiva tieverkosto ei ole mikään ylellisyys, vaan tarvitsemme sitä siksi, että suomalainen arki pyörii. Se on välttämättömyys. Vaikka joku suuren kaupungin keskustassa asuva autoton ihminen ajattelee, etteivät nämä asiat kosketa häntä, se ei pidä paikkaansa: Kun tiet ovat kunnossa, yhteiskunta toimii. Jos tiet rapautuvat, koko yhteiskunnan toiminta vaikeutuu.

Arvoisa puhemies! Haluan katsoa tulevaisuuteen, jossa koko Suomi on asutettu ja saavutettavissa. Liikenne ei ole vain liikkumista paikasta toiseen. Siihen liittyy myös turvallisuus ja huoltovarmuus. Viime vuodet ovat korostaneet, kuinka tärkeää meidän on varmistaa yhteiskunnan toimivuus kriisitilanteissa. Silloin täytyy olla selvää, että meillä ovat tiet kunnossa, väylät toimivat ja satamat, radat ja lentoyhteydet ovat luotettavalla pohjalla. Huoltovarmuudesta puhutaan paljon, koska se liittyy melkeinpä kaikkeen. Teiden ja liikenteen osalta huoltovarmuus tarkoittaa käytännössä sitä, että ruoka, lääkkeet ja energia liikkuvat koko maassa kaikissa tilanteissa, niin normaali- kuin kriisioloissa. Se tarkoittaa myös sitä, että Puolustusvoimat pystyvät liikkumaan nopeasti ja tehokkaasti tarvittaessa. Siksi tässä käsittelyssä olevassa suunnitelmassa varaudutaan myös sotilaallisen liikkuvuuden parantamiseen.

Arvoisa puhemies! Haluan vielä korostaa teiden merkitystä koko Suomen kuljetusjärjestelmälle. Kaikki eivät tiedä, että noin 90 prosenttia tavarasta kulkee Suomessa kuormaautoilla. Käytännössä siis melkein kaikki tavara kulkee ainakin jossakin vaiheessa maanteitä pitkin. Se on valtava määrä kuljetuksia, toimituksia ja tavaraa. Siksi meillä täytyy olla hyväkuntoinen tieverkko, sillä se on suoraan yhteydessä Suomen kilpailukykyyn. Kun rekat kulkevat teillä, yritykset voivat investoida ja kasvaa. Kun logistiikka toimii, Suomi pystyy viemään tuotteitaan maailmalle, ja sitä me haluamme tässä taloustilanteessa, eli kasvua. Rekat ja muut autot eivät kulje itsestään. Tieverkko on myös monen suomalaisen työpaikka. Se on kuljetusyritysten, kuljettajien ja monien muiden alojen päivittäinen työympäristö. Myös se on syy panostaa tieverkoston kunnossapitoon, jotta näiden alojen työntekijät voivat ajaa turvallisesti hyväkuntoisilla teillä.

Me kaikki tiedämme, että suomalaiset tiet on jo vuosia jätetty rappeutumaan ja ne ovat monin paikoin järkyttävässä kunnossa. Korjausvelka on kasvanut pitkän ajan kuluessa. Viime kaudella, kun Marin ja Saarikko olivat vallassa, tuntui, että rahaa käytettiin enemmän vihreän siirtymän nimissä vain joukkoliikenteeseen ja sähköautoihin. Ajateltiin, ettei autoilijalla ja tiestön kunnolla ole yhtään mitään väliä, vaikka eipä se joukkoliikennekään kulje, jos tiet ovat montuilla. Tällä hallituskaudella tiestöön on sen sijaan panostettu suuria summia, ja tavoitteena on edelleen se, ettei korjausvelka enää kasva ja tiet pysyvät kunnossa niin ammattiautoilijoille kuin perheille ja työntekijöille.

Arvoisa puhemies! Liikenne ei tarkoita vain tieverkostoa, vaan se on suurempi kokonaisuus. Satamat ovat Suomen viennin yksi elinehdoista. Jäänmurtajat varmistavat, että tavara liikkuu myös talvella. Lentoliikenne yhdistää maakunnat toisiinsa ja koko Suomen muuhun maailmaan. Raideliikenne palvelee täällä pitkien välimatkojen maassa myös työmatkaliikennettä. Samalla huomioidaan myös kaupunkiseutujen tarpeet. On hyvä, että pidämme huolta jalankulkuväylistä, pyöräilyn mahdollisuuksista ja joukkoliikenteen kehittämisestä siellä, missä ne toimivat. Samalla täytyy muistaa, että koko Suomi ei ole yhtä suurta kaupunkia. Siksi liikennepolitiikan täytyy palvella sekä kaupunkilaisia että maaseudulla asuvien tarpeita.

Arvoisa puhemies! Liikenneverkoston kehittämisessä täytyy huomioida myös julkisen talouden vaikea tilanne. Rahaa ei ole rajattomasti, ja siksi jokainen investointi täytyy miettiä hyvin tarkkaan. Rahoitus täytyy kohdentaa sinne, missä siitä on eniten hyötyä: liikenneturvallisuuteen, elinkeinoelämän kuljetuksiin, huoltovarmuuteen ja siihen, että koko Suomi pysyy saavutettavana myös tulevaisuudessa. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Bergbom, olkaa hyvä.

19.14 **Miko Bergbom ps:** Arvoisa rouva puhemies! On todella pikkuisen eri meno tällä hallituskaudella, mitä tulee suomalaiseen liikennepolitiikkaan ja autoilijoiden tilanteeseen. Jos aloitetaan vähän käymään läpi sitä, mitä on tehty, niin mennään vaikka autoilijoihin ensin: Polttoaineveroa on alennettu, itse asiassa noin kolmisen kertaa jo, ajoneuvoveron perusveroa on alennettu, plus jakeluvelvoiteura on uudistettu. Esimerkiksi nämä veropäätökset ovat itsessään maksaneet noin 300 miljoonaa euroa, mikä on siis suoraan takaisin autoilijoille rahaa, ja jakeluvelvoiteuraa alentamalla päästiin tilanteeseen, jossa muun muassa vuonna 2024 polttoaine olisi maksanut jopa noin 20 senttiä enemmän heti ensimmäisestä päivästä alkaen, jos sitä päätöstä ei olisi tehty. Eli tämmöisiä toimia on tehty, joilla on pyritty helpottamaan autoilijoiden asemaa.

Tässä keskustelussa kuuntelin tarkalla korvalla vihreiden ja vasemmistoliiton edustajien puheenvuoroja aiemmin, ja siellä tuli muun muassa väittämiä, että tämä hallitus nyt ei ota huomioon, että meillä on ilmastokriisi, ja hallitus lisää päästöjä. Siis hetkonen. Hallituksen päätökset on tehty siitä syystä, että on pyritty turvaamaan ihmisille se mahdollisuus, että he pystyisivät käyttämään tässä maassa autoa. Yksinkertaisuudessaan kyse on siitä, että kaikilla ihmisillä ei ole mahdollisuutta käyttää sitä ratikkaa, junaa tai bussia arjen liikkumiseen vaan se auto on välttämättömyys. Se ei ole ihmisille lähtökohtaisesti sellainen, että jee jee, kiva kun saa ajaa autolla, vaan se on välttämättömyys. Ei ole sellaista julkista liikennettä, joka palvelisi koko maata tällä hetkellä. No, sitten siellä sanottiin, että hallitus ei ole satsannut kävelyyn ja pyöräilyyn. Mitä tulee kävelyyn, niin ainakin oman kokemukseni mukaan on mahdollista kävellä ilman valtion tukea. Tiedän, että Suomi on erittäin valtioriippuvainen maa, mutta siitä huolimatta kävely todennäköisesti luonnistuu vielä ilman erillistä valtion tukea. Tätä voi sitten myös siellä vihreissä miettiä, onko se mahdollista ilman valtion rahaa.

No, sitten on haluttu panna vastakkain myös sitä, onko hallitus nyt panostanut mihinkä junaverkkoon ja onko hallitus panostanut tiestön kuntoon. Totean vain sen, että esimerkiksi vuonna 2024, kun korjausvelkaa purettiin, tilanne oli se, että saatiin jopa pysäytettyä se korjausvelan kasvu, mikä on historiallista. Itse asiassa investoinnit asvaltointiin 2024 olivat historiallisen suuret, niin että viimeksi samoja lukemia saavutettiin 90-luvulla. Heti ensimmäisenä vuotena hallitus teki ihan merkittäviä toimia tähän asiaan. On totta, että korjausvelka edelleen kasvaa ja sinne tehtävät panostukset on saatava ylöspäin ja se on seuraavan hallituksenkin pöydällä aivan varmasti, kuten tässä suunnitelmassakin lähdetään siitä, että vuodesta 2030 alkaen perusväylänpitoon panostetaan. Se on erittäin fiksu linja, ja täytyy toivoa, että sille löydetään laaja parlamentaarinen tuki tässä maassa, koska muuten, jos se tiekunto rappeutuu vielä tästä enemmän, niin se johtaa sitten siihen, että myöskin turvallisuus tieverkon käyttäjillä heikkenee, ja johtaa myös sitten siihen, että tieverkon käyttömahdollisuudet pienenevät, mikä sitten heikentää elinkeinoelämän tilannetta ja tavallisten suomalaisten tilannetta. Erittäin hyviä päätöksiä on tehty kaiken kaikkiaan.

Sitten lyhyesti vielä tästä ilmastopolitiikasta ja mitä tulee tieliikenteeseen: On se nyt kumma ihan oikeasti, että Suomi ei ole tässä pystynyt ajan saatossa pikkuisen pidemmälle miettimään tätä. Kun tosiasia on se, että meillä on pitkien etäisyyksien maa ja erittäin kylmä maa monena aikana vuodesta, niin onko nyt järkevää tosiaan tehdä politiikkaa, jossa ne kustannukset sille tavalliselle suomalaiselle siellä maakunnissa kasvavat niin kohtuutto-

miksi, että heillä ei sitten pahimmillaan ole varaa esimerkiksi käydä töissä? No, ei tietenkään ole, ja tämän takia on syytä pohtia, halutaanko poliittisilla päätöksillä vielä entisestään korottaa niitä kustannuksia, kuten viime hallitus teki korottaessaan polttoaineveroa. Nämä ovat arvovalintoja. Totean myös sen, että se on kuulkaa myös toinen tosiasia, että sillä, mitä suomalainen autoilija tekee tai on tekemättä ja onko polttoaineveroa alennettu vai ei ole alennettu, ei ole mitään merkitystä ilmastokriisin kannalta. Ei pienen pienintäkään merkitystä ole sillä asialla. Ihan vain se tiedoksi myös sinne vihreiden suuntaan.

Sitten totean vielä sellaisesta väittämästä, kun täällä sanotaan, että jotenkin niin kuin ideologisesti vastustetaan erilaisia käyttövoimia perussuomalaisten suunnalta, että tämä väite ei pidä paikkaansa. Ei täällä puolella ole mitään kategorista vastustusta, oli kyse sitten sähköautoista, kaasuautoista tai hybridiautoista, vaan kysymys on siitä, että pidetään kaikki ihmiset mukana. Vihreät ovat puhuneet reilusta siirtymästä, ja muistutan, että eihän se reilu siirtymä toimi sillä tavalla, että sanotaan, että hei, sinulla ei jatkossa ole varaa liikkua autolla, joten ole hyvä ja muuta pois kotoa, siinä sinulle reilua siirtymää. Ei, vaan reilu siirtymä on sellainen, jossa myös pienituloisille mahdollistetaan se, että he pystyvät liikkumaan, ja kun autokanta kehittyy ja uudet teknologiat tulevat yhä halvemmaksi, niin sitä mukaa myös pienituloisimmilla on mahdollisuus hankkia se vähäpäästöisempi auto. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen poissa. — Edustaja Garedew.

19.20 **Kaisa Garedew ps:** Arvoisa puhemies! Saavutettavuus, turvallisuus ja toimivuus — siinä Liikenne12 -suunnitelman päätavoitteita seuraaville kahdelletoista vuodelle. Yli tuhat kilometriä pitkässä maassa ovat toimivat liikenneyhteydet elinvoiman edellytys niin tavallisten kansalaisten kuin liike-elämänkin kannalta. Lisäksi ne ovat välttämättömyys huoltovarmuuden ja sotilaallisen turvallisuuden näkökulmasta.

Keski-Suomen kannalta tärkeimpiä tavoitteita on sujuvien kansallisten ja kansainvälisten liikenneyhteyksien turvaaminen. Tähän sisältyy kolmen tunnin saavutettavuustavoite Helsinki-Vantaan lentokentälle. Jyväskylän yritysten pääsy kansainvälisille markkinoille on siitä riippuvainen. Valtio on jo sitoutunut tukemaan maakuntalentoja, mukaan lukien Jyväskylä, alkuvuoteen 2028 saakka. Lämmin kiitos tästä meidän perussuomalaiselle liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteelle, joka on muiltakin osin tehnyt loistavaa työtä sen varmistamiseksi, että Suomessa liikenne toimisi entistä paremmin ja turvallisemmin. Maakuntalentojen jatkosta päätettäessä olisi erittäin tärkeää huomioida lentoliikenteen suuri merkitys Keski-Suomen liike-elämälle sekä Puolustusvoimien tarpeet Tikkakosken lentokentän osalta. Se on joka tapauksessa pidettävä hyvässä kunnossa maamme turvallisuuden ja puolustettavuuden vuoksi.

Keski-Suomen halki kulkeva Helsinki—Jyväskylä—Oulu—Lappi-välin valtatie 4, E75, eli Nelostie on osa TEN-T-verkostoa eli EU:n määrittelemää Euroopan laajuista liikenneverkkoa. Liikennesuunnitelmaa koskevassa selonteossa luvataan, että TEN-T-verkon pullonkaulaosuuksiin kiinnitetään erityistä huomiota. Yksi tällainen on valtatie 4:n Vaajakosken kohta, jota koskeva hanke olisi tärkeää saada käynnistettyä mahdollisimman pian. Hanke on joka tapauksessa toteutettava vuoteen 2030 mennessä, koska TEN-T-asetus näin vaatii. Hankkeen kustannusarvio on 225 miljoonaa, mistä Jyväskylän kaupungin rahoitusosuus olisi 18 miljoonaa.

Väylähankkeita on Keski-Suomessa meneillään yhteensä 82,5 miljoonan euron edestä: valtatie 4:llä Leivonmäen pohjoispuoli Joutsassa, Jyväskylän Oravasaaren eritasoliittymä ja Palokka, valtatie 9:llä Lievestuoreen kohta sekä Äänekosken silta. Vielä näiden lisäksi rahoitus valtatie 4:n Vestonmäen parantamiseen Toivakassa on tarkoitus myöntää vuonna 2026 lisätalousarviosta.

Arvoisa puhemies! Selonteon mukaan Suomen logistiikasta 90 prosenttia kulkee kumipyörillä. Juuri tämä Keski-Suomen halki kulkeva Nelostie on yksi Suomen merkittävimmistä raskaan liikenteen väylistä, joista teollisuus ja liike-elämä ovat riippuvaisia. Keski-Suomeen tehdyt väylähankepanostukset ovat siis olleet täsmälleen oikea linja ja välttämättömyys koko Suomen saavutettavuuden säilyttämistä ajatellen, joten kiitos vielä ministeri Ranteelle niiden huomioimisesta nyt ja seuraavia rahoituspäätöksiä tehtäessä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Vigelius.

19.24 **Joakim Vigelius ps:** Arvoisa puhemies! Nyt kun puhumme liikennepolitiikasta ja sen yhteydessä tietysti yleensä myös ympäristöpolitiikasta ja ilmastopolitiikasta [Tuomas Kettunen: Ja polttoaineista! — Puhuja naurahtaa] — ja vaikka sitten niistä polttoaineista, kuten edustaja Kettunen toivoo — niin yksi asia on melko varma, ei kaikilla puolilla salia, mutta ainakin tällä puolella salia ja itselleni henkilökohtaisesti: Toivon todella, ettei Suomen liikennepolitiikkaa tehdä sillä silmällä, että tällä pelastetaan maailma tai pysäytetään ilmastonmuutos. Miksi? Koska maailma ei suomalaisella liikennepolitiikalla pelastu, eikä myöskään ilmastonmuutos pysähdy sillä, että suomalaiset muuttavat omaa liikennepolitiikkaansa, oli se suuntaan tai toiseen.

Sen sijaan, että me monesti tuodaan ja kävelytetään tässä keskustelussa käsi kädessä tätä globaalia näkökulmaa, Suomi ja globaali maailma, niin ehkä meidän pitäisi miettiä enemmän tämmöisiä lokaalimpia kysymyksiä, mitä ovat esimerkiksi meidän paikalliset ympäristöarvot. Niitä varmasti on syytä ajatella, kun me mietitään meidän liikennejärjestelyitä tai sitä, millaista politiikkaa me harjoitetaan, minkä metsien läpi ja minkä alueiden läpi teitä tehdään. Meidän omat taloudelliset arvot — siis ne arvokkuudet, mitä saadaan sillä, että tiestöllä pääsevät sekä yksityisautot että tavara kulkemaan jouhevasti, ja ne huoltovarmuuteen liittyvät kysymykset maanpuolustuksellisesta näkökulmasta tai kriisiaikojen näkökulmasta, että se rahti löytää perille, vaikka toimitusketjuihin tulisikin ongelmia — ja toisaalta sitten ihmisten arkea koskevat toiminnalliset kysymykset ovat niitä, joiden näkökulmasta tätä meidän omaa liikennejärjestelmää tulisi kehittää, ei sillä ajatuksella, mikä monesti varsinkin vihreiltä kansanedustajilta tässä salissa kuuluu, jossa ajatellaan, että Suomen on etunenässä tehtävä näitä toimia liikenteen saralla, ylipäätään liikennesektorilla, nimenomaan maailman pelastamiseksi. Jos meidän päästömme ovat se promille tai puolitoista maailman kokonaispäästöistä, niin se on vain surullinen ja kiusallinen tosiasia, että suomalaista liikennejärjestelmää tai ihan suomalaista arjen autoilijaa kurittamalla eivät nämä ongelmat globaalisti ratkea.

Se esimerkin näyttäminen hinnalla millä hyvänsä voi käydä hyvin kalliiksi suomalaiselle autoilijalle, se voi käydä hyvin kalliiksi suomalaiselle teollisuudelle, se voi käydä hyvin kalliiksi koko suomalaiselle kansakunnalle. Sen takia näitä on tehtävä ehdottomasti eniten siitä paikallisesta, lokaalista, alueellisesta, valtakunnallisesta näkökulmasta, ei vihreiden tapaan miettien suuria globaaleja kysymyksiä, Ne voivat kulkea siinä rinnalla, mutta poli-

tiikan tekeminen ne etunenässä sokaisee meidät niiltä vaikutuksilta, mitä me voidaan kokea täällä Suomen rajojen sisäpuolella.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

19.27 **Vesa Kallio kesk:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Jatkan itäisen Suomen näkökulmasta.

Tämän Euroopan laajuisen TEN-T-verkon kehittäminen: Siitä on linjattava tässä Liikenne 12 -suunnitelmassa yksiselitteisesti, että kattavan verkon kytkeytymistä ydinverkkoon ja ydinverkkokäytäviin tulee parantaa. Tämä edellyttää, että Suomi ajaa aktiivisesti valtatie vitosen lisäämistä tähän TEN-T-verkkoon, ja nythän tätä työtä ei hallituksessa tehdä. Kattavan verkon maanteiden ja ratojen kehittäminen parantaa merkittävällä tavalla itäisen Suomen saavutettavuutta ja kansainvälisiä yhteyksiä myös länteen, luoteeseen ja pohjoiseen. — Ja tässä kohtaa tämmöinen välihuomio, että olemme edustajakollega Kettusen kanssa kahdestaan täällä salissa. Toki myös puhemies on kansanedustaja, mutta jatkan Kettuselle ihan henkilökohtaisesti nyt tässä, toki myös sinne kotikatsomoihin. — Itäisen Suomen alueiden maakuntaliitot pitävät tärkeänä myös sitä, että alueiden ja pääkaupunkiseudun välinen kolmen tunnin saavutettavuustavoite säilyy liikennepolitiikan ohjaavana periaatteena, ja tämä tavoite ei toteudu ilman toimivia lentoyhteyksiä. Lentoasemaverkoston kehittämistä koskevissa linjauksissa tuleekin varmistaa, että alueelliset lentoasemat säilyvät osana Finavian lentoasemaverkostoa myös tämän hallituskauden jälkeen. Lentoasemien merkitystä tulee tarkastella osana valtakunnallisesti merkittävän liikennejärjestelmän toimivuutta ja ja osana matkaketjuja sekä alueellista saavutettavuutta ja kilpailukykyä.

Arvoisa puhemies! Toimivat ja nopeat mobiiliverkot sekä kiinteät laajakaistayhteydet ovat osa liikennejärjestelmän peruspalvelutasoa, ja niiden on pystyttävä vastaamaan digitaalisten palveluiden kasvaviin vaatimuksiin. Itäisessä Suomessa on edelleen huomattavia — siis huomattavia — puutteita mobiiliverkkojen toimivuudessa ja peitossa sekä kiinteiden laajakaistayhteyksien saatavuudessa. Heikosti toimivat yhteydet aiheuttavat haittaa itäisen Suomen elinkeinoelämälle. Nyt jopa puoli miljoonaa suomalaista on jäämässä 5G-verkon ulkopuolelle. Toimivat yhteydet ja digitaaliset palvelut ja niiden kehittäminen ovat kustannustehokas keino vähentää fyysisen liikenteen tarvetta ja tukea alueellista tasa-arvoa ja alueiden elinvoimaa. Viestintäverkkojen osalta ei voida tyytyä olemassa olevien verkkojen ja palvelujen varmistamiseen, vaan resursseja pitää osoittaa yhteyksien määrätietoiseen kehittämiseen.

Arvoisa puhemies! Iso virhe on, kuten täällä on aiemminkin tänään tuotu esille, että suunnitelman kärkitavoitteesta on poistettu saavutettavuus. Tämä muutos on sekä ristiriitainen suunnitelman vision kanssa että myös omiaan ohjaamaan liikennepolitiikkaa väärään ja yhä keskittävämpään suuntaan. Käytännössä se antaisi esimerkiksi Väyläviraston ja Traficomille mandaatin jättää itäinen Suomi liikennejärjestelmien kehittämis- ja kunnossapitotoimien sekä suunnitelmien ulkopuolelle. Tätä samaa on viimeksi tuonut esille myös valtiovarainministeriön budjettipäällikkö — vaikka hänellä sattuukin olemaan mökki Pohjois-Karjalassa. Näin siitäkin huolimatta, että suurimmat kielteiset muutokset ovat kohdistuneet juuri itäiseen Suomeen. Maanpuolustuksen ja huoltovarmuuden kannalta koko maan elinvoimaisena pitämisen merkitys on kasvanut huomattavasti viime vuosina. Väyläviraston tulkinta on jo tällä hetkellä virheellinen saavutettavuuden osalta, kun se kes-

kittyy vain väylien loppupäähän, vientisatamiin ja kasvukeskuksiin, ja unohtaa, ettei niihin saavu tuotteita eikä ihmisiä, ellei huolehdita myös väylien lähtöpäistä ja niiden yhdistämisestä loppupäihin. Saavutettavuus ei ole piste, se on jana pisteiden välillä.

Arvoisa puhemies! Hallituksen liikennepolitiikan suunnanmuutoksesta on tänään puhuttu, ja siihen todellakin tarvitaan välttämättä muutos. Se koskee erityisesti itäistä Suomea, jolla on läntisen Euroopan pisin maaraja suhteessa Venäjään. Sen tyhjentäminen yrityksistä ja asukkaista väärällä liikennepolitiikalla vie elinvoimaisuuden edellytykset, jolloin kriisitilanteissa turvallisuuspoliittinen vaste Suomen sisällä tapahtuisi vasta syvemmällä sisämaassa.

Ja lopuksi: Mitä tulee tämän suunnitelman valmisteluun ja valmistumiseen, kysehän ei ole enää ollut parlamentaarisesta työstä. Kyse on ollut enemmänkin parlamentaarisen työn hylkäämisestä. Kokouksia peruttiin toistuvasti, ja lopulta niissä ei keskusteltu itse sisällöstä käytännössä lainkaan. Liikenneministeriö ja -ministeri romuttivat koko Liikenne 12:n idean, idean, jonka tarkoituksena oli tehdä ylivaalikautista parlamentaarista väyläpolitiikkaa. Ministeri Ranne mainitsi useampaan otteeseen tänään ja on myös muussa yhteydessä puhunut, että nyt ei tehdä siltarumpuja. Kun tätä ohjelmaa ja suunnitelmaa katsoo, niin tämä vaikuttaa yhdeltä suurelta siltarummulta. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

19.32 **Tuomas Kettunen kesk:** Kunnioitettu rouva puhemies! Niin kuin edustaja Kallio totesi, niin kahdestaanhan me jäimme sitten tämän 12-vuotisen liikenneselonteon kanssa tänne keskustelemaan, ja odotinkin, että olisimme käyneet rakentavaa, rehellistä keskustelua liikenneasioista. Mutta ihan muutamia nostoja:

Ehkä joltain osin tulen nostamaan myös näitä samoja asioita kuin edustaja Kallio, mutta kun tätä liikenneselontekoa ja keskusteluja on kuunnellut, niin kyllähän tässä saa semmoisen tuntuman, että Suomea jaetaan alueisiin ja niille on määritelty jo tietyllä tavalla kohtaloja. Puhun varsinkin itäisestä Suomesta ja pohjoisesta Suomesta ja eritoten näistä alueista, missä ihmiset asuvat pitkien välimatkojen päässä, rouva puhemies, pitkien välimatkojen päässä. Pohjoisen infran kehittämistarpeita määrittää tämmöinen sotilaallinen infra ja itäistä Suomea sitten, niin kuin edustaja Kallio sen tietää, ei mikään. Pohjoista Suomea, sen infran kehittämistä, määrittää sotilaallinen infra ja itäistä Suomea ei mikään. No, kummallekaan hallitus ei näe esimerkiksi elinkeinopoliittista arvoa, vaikkakin tässä hallituspuolueen edustaja, edustaja Sillanpää totesi ja toi aika hyvin esille — kuuntelin tätä puheenvuoroa tuolla omassa työhuoneessani — että kyllä siellä tieverkolla ja varsinkin siellä hiekkateitten päässä kulkevat ne meijeriautot, ja siellä kulkee myös puuhuolto, siis metsäteollisuuden suuntaan menevät raaka-ainekuljetukset. Mutta kun on mainittu tämä meijeriauto ja aamupalajukurtti, niin täytyy sitten muistuttaa siitä, että edelleenkin ne meijeriautot siellä hiekkateillä kulkevat — en haluaisi sanoa, että alempiarvoisella tieverkostolla, mutta kuitenkin siellä ne kulkevat. Ja jos tiet ovat huonossa kunnossa, niin kyllähän se vaarantaa tänä päivänä meidän elintarvikepuolenkin siltä osin, että jos tiet ovat huonossa kunnossa, niin se meijeriauto pahimmassa tapauksessa ei pysty kulkemaan. Eli tämä elinkeinopoliittinen arvo on tässä.

No, liikenneministeri on kiteyttänyt sanomalla, että siltarumpupolitiikan aika on ohi, mitä edustaja Kallio tuossa jo toi sitä siltarumpupolitiikkaa esille, mutta se on kovaa puhetta, kun tiedetään, mitä mieltä teollisuus ja kuljetusyrittäjät ovat tämän hetken teitten

kunnosta varsinkin itäisessä Suomessa ja varsinkin niillä tiepätkillä, joihinka ei näytä rahaa olevan tulossa tälläkään hetkellä. Kun kuljetusyrittäjien puheita ja viestiä kuulee, niin kyllä siellä, kuulkaa, aika paljon ylimääräistä rahaa menee sitten, kun joudutaan laittamaan uusia jarruja, kun jarrut menevät huonoon kuntoon näin huonoilla tiepätkillä. — Mutta, rouva puhemies, saanko jatkaa tästä paikalta vai tulenko... [Puhemies: Ei, olkaa hyvä vaan, sieltä vaan kaikki!] — Joo, kiitoksia.

Rouva puhemies! Olisin toivonut, että olisimme käyneet myös keskustelua, kun edustajat Vigelius ja Bergbom kävivät tuossa puheenvuorojaan pitämässä. Nämä herrat ovat myös, ennen kuin nousivat eduskuntaan, tehneet Kipuraja ylitetty -kansalaisaloitteen. Sehän keräsi 79 000 suomalaista nimeä siihen, että saadaan kohtuullisuutta näitten polttoaineitten hintaan. Nämä polttoaineethan, rouva puhemies, eivät millään tavalla kyllä liity tähän Liikenne 12 -käsittelyyn, mutta tietenkin polttoaineellahan siellä liikutaan jokaisella tieosuudella. Ihan jäi mietityttämään, että kun edustajat tämmöisen aloitteen ovat tehneet ja sitä eivät sitten puolustaneet, kun se tänne eduskuntakäsittelyyn tuli, niin hieman, vähän kummaksun näitä puheenvuoroja heidän suunnaltaan, kun he tuovat esille, kuinka myötämielinen autoilijoita kohtaan tämä hallitus on ollut, kuinka polttoaineen verotusta on kevennetty. Mutta, kunnioitettu rouva puhemies, ei se siellä Itä-Suomessa polttoaineen pumppuhinnassa, ainakaan meillä Kuhmossa, näy. Dieselin hinta on noususuhdanteessa, ja kyllä se pistää mietityttämään, jos edustaja Bergbom tämän aihepiirin keskustelussa tuo esille sen, kuinka he ovat myötämielisiä olleet autoilevaa suomalaista kohtaan ja pitkien välimatkojenkin Suomessa. Kyllä se todellisuus sitten on aivan toista.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

19.37 **Vesa Kallio kesk:** Arvoisa rouva puhemies! En pitkitä enempää, haluan vain kiittää edustaja Kettusta erinomaisesta puheenvuorosta.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin. — Vielä edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

19.37 **Tuomas Kettunen kesk:** Rouva puhemies! Kyllähän olin valmistautunut tähän useammallakin puheenvuorolla, mutta kerta tänne vain edustaja Kallio jäi minun kanssani keskustelemaan, niin sitten kiitän omalta osaltani. Tämä on ollut hyvä lähetekeskustelu, ja uskon näin, että valiokunnat antavat asianmukaisen käsittelyn tälle asialle. Tiedän, että edustaja Kalliokin tähän aihepiiriin perehtyneenä pystyy varmasti sitten valiokuntakäsittelyssä luomaan asianmukaisen mietinnön, joka sitten käsitellään tässä isossa salissa myöhemmin. Jotenka en lähde itsekään pitkittämään tätä keskustelua, vaan kiitän ja toivotan mukavaa illanjatkoa.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan, jolle valtiovarainvaliokunnan on annettava lausunto.