

Täysistunto

Keskiviikko 26.5.2021 klo 14.00—19.29

5. Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

Valtioneuvoston selonteko VNS 2/2021 vp

Lähetekeskustelu

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

Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakan esittelypuheenvuoron jälkeen keskustelu käydään etukäteen pyydettyjen puheenvuorojen osalta nopeatahtisena. Aluksi pidetään ryhmäpuheenvuorot, joiden 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 myönnän harkitsemassani järjestyksessä vastauspuheenvuoroja.

Lähetekeskusteluun varataan enintään kaksi tuntia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Keskustelu, ministeri Harakka, olkaa hyvä.

Keskustelu

14.11 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Historian havinaa: valtioneuvosto on antanut ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman selontekona eduskunnalle. Suunnitelmaa on valmisteltu parlamentaarisesti hyvässä hengessä. Haluan heti esittää lämpimät kiitokseni harvinaisen arvokkaasta yhteistyöstä kaikille mukana olleille puolueille ja tärkeän panoksensa antaneille edustajille. Tämä on yhteinen tulevaisuuden tahdon ilmauksemme.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on jatkumo viime vuosien hyvälle parlamentaariselle yhteistyölle. Se alkoi väyläverkon korjausvelan käsittelyllä ja eteni liikenneverkon rahoituksen ja kestävyystavoitteiden kautta kohti tätä pitkäjänteistä ja kokonaisvaltaista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma eli Liikenne 12 -suunnitelma on strateginen ohjelma koko liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on kompassi, joka ohjaa meitä muuttuvassa ja osin tuntemattomassakin maastossa oikeaan suuntaan. Suunnitelman valmistelu perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä, ja strategia laaditaan jatkossa neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan. Suunnitelman laatimisessa on luonnollisesti kuultu liikennejärjestelmän asiakkaita ja alueellisia toimijoita.

Arvoisa puhemies! Suunnitelmalle annettiin kolme keskeistä tavoitetta: lisätä saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta. Saavutettavuus tarkoittaa, että liikennejärjestelmä ta-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

kaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Kestävyys tarkoittaa, että erityisesti kaupunkiseutujen asukkailla on entistä paremmat mahdollisuudet valita kestäviä liikkumismuotoja. Kaikkia liikenteen ilmastolinjauksia ei pyrittykään käsittelemään tässä työssä, vaan keskityttiin nimenomaan liikennejärjestelmän ulottuvuuksiin. Ilmastolinjaukset löytyvät puolestaan fossiilittoman liikenteen tiekartasta, joka vastaa jo edellisellä hallituskaudella asetettuihin tavoitteisiin. Ja kolmanneksi liikennejärjestelmän täytyy olla yhteiskuntataloudellisesti tehokas, jotta rajalliset resurssit käytetään fiksusti, suunnitelmallisesti ja oikea-aikaisesti.

Arvoisa puhemies! Tämä ensimmäinen Liikenne 12 -suunnitelma on siis historiallinen. Siitä, mitä uutta se tuo tullessaan, miten se vaikuttaa maan ja maailman muutokseen tämän vuosikymmenen ajan ja vähän ylikin, kolme nostoa.

Ensinnäkin: Suunnitelma tuo kaivattua pitkäjänteisyyttä koko liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tätä ovat odottaneet ja kaivanneet monet käyttäjätahot. Valtion tahtotila on nyt tiivistetty yksiin kansiin. Valtio haluaa olla ennakoitava, luotettava ja järjestelmällinen yhteistyökumppani ja yhteisen hyvän palvelija. Suunnitelma on siis väyläverkon ja koko liikennejärjestelmän kehittämisen kannalta tärkein strateginen asiakirja. Se ohjaa, millä rahoitustasolla, painotuksilla ja kriteereillä kokonaisuutta kehitetään.

Toiseksi: Suunnittelu tarjoaa entistä parempaa tietopohjaa liikennejärjestelmää koskevalle päätöksenteolle. Valmistelun aikana on koottu ainutlaatuinen tietoaaineisto liikenneverkon nykytilasta ja kehittämistarpeista, ja tätä tietoa hyödynnetään, laajennetaan ja syvennetään toimeenpanon aikana.

Kolmanneksi: Yhteinen tekeminen vahvistuu. Suunnitelman sisällöstä on käyty aitoa vuorovaikutusta monenlaisilla foorumeilla. Tätä toimintamallia on syytä yhä kehittää yhdessä sidosryhmien kanssa.

Hyvä rouva puhemies! Suunnitelma on laaja, mutta nostan sisällöstä esiin tärkeimmät yhteiskunnan tahdonilmaukset.

Keskeisintä on, että sitoudumme yhdessä huolehtimaan maamme teiden, ratojen ja vesiväylien kunnosta. Tavoittelemme kestävyyttä myös aivan sananmukaisesti, niin että väylät ovat siinä kunnossa, että ne kestävät käyttöä. Yhteinen tahtomme on, että perusväylänpidon rahoitustasoa nostetaan. Vuosikausien laiminlyöntien jälkeen käänämme korjausvelan laskuun kaikilla väylillä kaikkialla Suomessa.

Radanpidon suhteellinen osuus rahoituksesta kasvaa hieman, mutta pääpaino on edelleen vantarasti tienpidossa. Tieverkon osuus perusväylänpidosta säilyy suurempana kuin rataverkon, ja myös tieverkolle suunnattava kunnossapidon rahoitus kasvaa. Haluamme vähentää väyläverkkomme korjausvelkaa myös alemmalla tieverkolla, joka on teollisuuden kuljetusten kannalta tärkeä. Koko Suomen saavutettavuuden kannalta väyläverkon kunnolla on suuri merkitys.

Lisäksi uudistamme toimintatapoja, jotta EU-rahoitus pystytään hyödyntämään entistä tehokkaammin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan Verkkojen Eurooppa -välinettä eli CEF-rahoitusta hyödynnetään täysimääräisesti Liikenne 12 -tavoitteiden toteuttamisessa myös pian alkavalla uudella rahoituskaudella.

Liikenneverkon kehittämisen ja uuden rakentamisen osalta tahtomme ja velvollisuutemme on tunnistaa tärkeimmät tarpeet ja toteuttaa hankkeet tehokkaasti veronmaksajien rahojen kunnioittaen, liikennejärjestelmän käyttäjiä kuunnellen — maksajaa kunnioittaen, käyttäjää kuunnellen. Liikenne- ja viestintävirasto vastaa liikenneverkon strategisesta tilannekuvasta, josta on johdettavissa niin valtion kuin muidenkin toimijoiden verkolla si-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

jaitsevat kehittämistarpeet kiireellisyyden ja välttämättömyyden mukaan. Näin varmistetaan, että suunnitelman toimeenpano perustuu yhteiseen tietopohjaan, mikä puolestaan on edellytys sille, että tarkoitus toteutuu tahtomallamme tavalla.

Kestävää liikennettä edistetään yhdessä kuntien kanssa esimerkiksi joukkoliikennejärjestelmää ja matkaketjuja kehittämällä. Tämä on ympäristökysymys mutta vielä voimakkaammin yhdenvertaisuuskysymys: jokaisella on oikeus liikkua. Digitalisaation ja datan hyödyntäminen ovat myös avainasioita suunnitelmassa. Toteutamme Digirata-hankkeen sekä luomme uusia edellytyksiä digitaaliselle liiketoiminnalle.

Valtio vastaa jatkossakin valtion väylien rahoituksesta. Tavoitteenamme on, että tulevaisuudessa pystytään toteuttamaan nykyistä enemmän suuria ja monille tahoille hyötyjä tuottavia liikennehankkeita. Toivon, että oma perintöni on, että valtion ja alueellisten toimijoiden tiivis ja hyvähenkinen yhteistyö on toiminnan perusmalli. Näin olemme laittaneet liikkeelle kaksi suurta raidehanketta, kohta myös kolmannen. Näin olemme ratkoneet viiden kaupungin lentoliikennehaasteita. Näin olemme sitoutuneet suurten kaupunkiseutujen ja uusienkin kaupunkien MAL-sopimuksissa yhteisiin tavoitteisiin ja yhteisen rahoituksen periaatteisiin, jotka on tuotu esiin myös suunnitelmassa.

Arvoisa puhemies! Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma karroittaa sen reitin, jota seuraamme vuosikymmenen loppuun ja sen ylikin. Suunnitelman toimeenpano etenee liikenteen hallinnonalalla olemassa olevan työnjaon mukaisesti. Ministeriöllä on oma roolinsa ja esimerkiksi Väylävirastolla, Liikenne- ja viestintävirastolla ja ely-keskuksilla kullakin omat roolinsa. Toimeenpano riippuu vahvasti myös rahoituksesta. Suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma, jonka toteutuminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä. Liikenteen hallinnonalalle kohdistuvan 110 miljoonan euron leikkauksen kohdistumisesta tullaan päättämään seuraavan kehyksen yhteydessä. Suunnitelman toimeenpanossa tämä päätös huomioidaan luonnollisesti sitten, kun se tulee ajankohitaiseksi. Eduskunnan näkemys suunnitelman sisällöstä tullaan tarkasti huomioimaan suunnitelman toimeenpanossa. 12 vuoden matkalla maisemat vaihtuvat moneen kertaan mutta suunta pysyy.

Puhemies Anu Vehviläinen: Siirrymme ryhmäpuheenvuoroihin — ja edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

14.20 Suna Kymäläinen sd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt pääsemme vihdoinkin käsittelemään kauan odotettua valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032, joka on ensimmäinen laatuaan Suomessa.

Aivan ensimmäiseksi haluan kiittää ministeri Harakkaa tämän suuren työn loppuun saattamisesta ja selonteon tuomisesta eduskunnan käsiteltäväksi. Samalla haluan kiittää kaikkia parlamentaarisen ohjausryhmän jäseniä ja muita valmisteluun osallistuneita rakentavasta ja vastuullisesta yhteistyöstä prosessin aikana yhteisten suuntaviivojen luomiseksi.

On hienoa, että kaikilla eduskuntapuolueilla on ollut vahva yhteinen tahtotila Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteiseen kehittämiseen. Me SDP:ssä olemme kauan kaivanneet tällaista suunnitelmaa ja vahvasti vaikuttaneet siihen, että käsittelemme tätä selontekoa täällä tänään. Liikenne 12 -suunnitelman laatimista voidaankin pitää tämän hallituskauden tärkeimpänä liikennepoliittisena tekona. Isot uudistukset etenevät SDP:n johdolla. Nyt todellakin tehdään historiaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Arvoisa puhemies! Selonteko on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämistä pitkällä aikavälillä. Siinä huomioidaan koko Suomi kaikkine alueineen ja liikennemuotoineen. Suunnitelma ja tietoon perustuva päätöksenteko mahdollistavat aiempaa tehokkaamman resurssien käytön. Samalla ne tuovat mukanaan ennakoitavuutta elinkeinoelämälle ja aluekehitykselle sekä raivaavat tietä aiempaa paremmalle EU-rahoituksen hyödyntämiselle.

Liikenne 12 on luonteeltaan ohjaava selonteko, jota on tarkoitus tarkastella ja päivittää hallituskausittain uudelleen. Vaikka selonteko on nyt annettu meille eduskuntaan, se elää ajassa. Yhdellä kertaa ja yhdellä ohjelmalla ei voida laittaa kaikkia asioita kuntoon. Keskeisintä suunnitelmassa onkin, että nyt meillä on yhteiset kriteerit sille, miten asioita jatkossa valmistellaan ja mitä priorisoidaan.

Arvoisa puhemies! Eräs merkittävimpiä ja SDP:lle tärkeimpiä linjauksia Liikenne 12 -suunnitelmassa on perusväylänpidon rahoituksen pysyvä tasonnosto. Suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso olisi noin 1,4 miljardia euroa vuodesta 2025 alkaen. Kaikkien väylämuotojen hoidossa ja korjauksissa huomioidaan vuodesta 2025 alkaen myös yleinen kustannustason nousu.

Olemme kaikki tietoisia Suomen väyläverkoston mittavasta korjausvelasta. Nyt meillä on näkymä siitä, miten korjausvelka käännetään laskuun ja miten sen kertyminen jatkossa estetään. Korjausvelan vähentämisestä me sosiaalidemokraatit emme tingi.

Väyläverkosta huolehtiminen on tärkeää myös ilmaston kannalta. Kun tiet ovat kunnossa, liikenteen päästöt ovat pienemmät. Ilmastotavoitteita tukevat myös olemassa olevan rataverkon parantaminen ja kehittäminen sekä suunnitteilla olevat suuret ratahankkeet, jotka luovat edellytyksiä raideliikenteen osuuden lisäämiselle ja kilpailukyvyille. Nämä ovat SDP:lle tärkeitä tavoitteita.

Tärkein syy väylistä huolehtimiselle on kuitenkin liikenneturvallisuus. Meidän tulee tehdä kaikkemme, jotta liikennekuolemat ja vakavat liikenneonnettomuudet saadaan tulevaisuudessa painettua nolnaan. Tässä myös väyläverkon kunnolla on suuri rooli.

Arvoisa puhemies! Liikenne 12 -suunnitelmaan on ladattu paljon odotuksia kentällä eri toimijoiden keskuudessa. On kuitenkin ilmeistä, että kaikkiin kysymyksiin emme voi antaa vastauksia kerralla. Nyt on todettu kattavasti liikennejärjestelmän nykytilanne, luotu strategiset linjaukset sen kehittämiseksi sekä saatu selville joidenkin asioiden lisäselvittämisen tarve.

Parhaillaan on jo valmistelussa uusi liikenneturvallisuusstrategia. Lisäksi suunnitelmassa on tunnistettu tarve selvittää esimerkiksi logistiikkaketjujen tehostamis- ja päästövähennysmahdollisuuksia. Osana tätä työtä yhteistyössä keskeisten toimijoiden kanssa selvitetään mahdollisuuksia siirtää kuljetuksia maanteiltä sisävesille esimerkiksi Saimaan alueella.

Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on käsitellyt selontekoa jo ennakoon, ja kuulemiset ovat hyvässä vauhdissa. Tämä keskustelu käydään erinomaiseen aikaan, sillä meillä on yhä mahdollisuus ottaa tässä keskustelussa nousevia evästyksiä valiokuntakäsittelyssä huomioon.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Laakso.

14.25 Sheikki Laakso ps (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy ensin todella kiittää ministeri Harakkaa siitä, että hän on hyvinkin hakenut kompromissia vaikeissa-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

kin tilanteissa, kun poliittiset näkemyserot ovat joissain asioissa suuriakin, tai ainakin jonkunmoisia.

Arvoisa puhemies! Ensimmäisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena on lisätä pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämisessä koko Suomessa. Suunnitelma perustuu viime vaalikaudella hyväksyttyyn lakiin. Se kattaa kaikki liikennemuodot ja on laadittu vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa. Valmistelua on ohjannut parlamentaarinen ohjausryhmä. Suunnitelman toteuttamista ja tavoitteiden saavuttamista seurataan aktiivisesti.

Arvoisa puhemies! Liikenteen sujuvuus, nopeus ja turvallisuus ovat koko Suomen etu. Pidämme erityisen tärkeänä sitä, että valtakunnallisella suunnitelmalla vahvistetaan elinkeinojemme kilpailukykyä sekä alueiden elinvoimaa ja saavutettavuutta.

Nykyisin väylien heikko kunto ja yhteyspuute aiheuttavat miljoonien tuntien aikamene-tykset sekä ihmisille että yrityksille. Tästä syntyviä mittavia taloudellisia tappioita tulee vähentää liikenteen järkevällä investointi- ja kehittämispolitiikalla. Vaikka kaikilla liikennemuodoilla on merkitystä, korostamme, että tieverkon osuutta tulee kasvattaa. Korjausvelkaa tulee vähentää koko väyläverkolla, myös alemmalla tieverkolla.

Suomi on menettänyt miljardeja EU-rahoitusta löysän edunvalvonnan vuoksi. Nyt suunnitelmassa toivottavasti mahdollistetaan EU-rahoitus suuriin päätie- ja ratahankkeisiin. Samalla vapautuu valtion varoja alempien luokkien kohteisiin ja kunnossapitoon. EU:n CEF-rahoitusta on syytä hakea sekä päätie- että ratahankkeisiin aktiivisemmin.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset eivät ohjausryhmässä hyväksyneet kirjauksia, joilla fossiilisen liikenteen tiekarttaan vedoten olisi annettu myönteinen signaali kumipyöräliikenteen verojen ja maksujen korotuksille. Emme hyväksyneet myöskään hallituksen suunnitelmia tie- ja ruuhkamaksuista. Kiihkeän ilmastopolitiikan laskua emme suostu lähettämään yksityisautoilijoille emmekä yrityksillemme.

Tyrmäsimme myös sen, että valtio siirtäisi tiehankkeiden kustannuksia kuntien vastuulle. Liikenteen kokonaisrahoitustaso ei ole suhteessa siltä perittäviin veroihin. Veroja peritään kahdeksan miljardia, ja noin kaksi miljardia siitä sitten käytetään kyseisiin hankkeisiin. Perussuomalaisten esityksestä suunnitelmaan kirjattiin tavoitteeksi nostaa liikenteen rahoitus tasolle, joka vastaa yhtä prosenttia Suomen vuotuisesta bruttokansantuotteesta. Tämä merkitsee lähes puolen miljardin euron korotusta nykytasoon verrattuna.

Arvoisa puhemies! Koko liikenneverkko on pidettävä kunnossa aina yksityisteistä valtateihin asti, sekä radat ja lentoyhteydet maakuntiin. Perussuomalaisten eduskuntaryhmä arvioi myöhemmin suurten, kokonaishinnaltaan jopa 10—15 miljardin euron ratahankkeiden tarpeellisuutta ja järkevyyttä. Satamat ja ulkomaan yhteydet ovat välttämättömiä. Joukkoliikenteen ja pyöräilyn edistämiseksi olemme realisteja. Myös tietoliikenne ja digitalisaatio tarvitsevat panostuksia. Liikennejärjestelmän on palveltava niin Pihtiputaan mummoa, lakritsitehtailijaa Kouvolassa kuin Kemin tulevaa valtavaa biotuotetehdasta. Koko Suomi on pidettävä asumiskelpoisena.

Arvoisa puhemies! Lopuksi me perussuomalaiset korostamme liikenneturvallisuuden näkökulmaa suunnittelussa. Liikenne vaatii yhä liikaa uhreja ja vammautumisista. Haluamme panostaa turvallisuuteen. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Eestilä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

14.30 Markku Eestilä kok (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan kokoomuksen eduskuntaryhmän puolesta kiittää ministeri Harakkaa ja kaikkia eduskuntaryhmiä parlamentaarista yhteistyöstä, jonka ansiosta saimme tehtyä Suomen ensimmäisen 12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman pohjan. Yhdessä tekeminen ja yhteisymmärryksen löytyminen on arvo sinänsä.

Prosessin ansiosta kaikilla eduskuntaryhmillä on nyt samankaltainen tilannekuva perusväylänpidon ja kehittämishankkeiden taloudellisista haasteista. Rahaa niin sanotusti puuttuu koneesta ja paljon. Se on rehellisesti heti alkuun tunnustettava. Sen vuoksi meidän on yhdessä satsattava työllisyyteen ja Suomen teollisen kilpailukyvyn parantamiseen, jotta pääsemme kroonisesta alijäämäkierteestä pois.

Arvoisa puhemies! Kokoomus pitää tärkeänä sitä, etteivät liikennepolitiikan isot linjat poukkoile kaudesta toiseen. Nopeasti muuttuvassa maailmassa tarvitaan pitkäjänteisiä tavoitteita, joihin voimme laajasti sitoutua yli puoluerajojen.

Toimiva liikenneinfra kansainvälisine yhteyksineen on yritysten kilpailukyvyn kannalta ensiarvoisen tärkeä asia. Se selviää lähes kaikista yrityksille ja teollisuudelle tehdyistä kyselyistä. Myös kansainväliset investoijat viestivät jatkuvasti siitä, että tärkeimmät perusteet sijoittua Suomeen ovat ennustettavuus, hallinnon luotettava toiminta sekä hyvä liikenne- ja tietoliikenneinfrastrukturi. On selvää, että olemassa oleva tie- ja rautatieverkosto on Suomen verisuonisto, josta on pidettävä hyvää huolta.

Arvoisa puhemies! Parlamentaarinen työskentely liikenneasioissa alkaa Suomessa olla jo perinne, joka sai alkunsa pari vaalikautta sitten korjausvelkatyöryhmän muodossa. Tämä työryhmä toi esille lähes kahden ja puolen miljardin euron perusväylänpidon korjausvelan ja vaati reilua lisärahoitusta. Niistä ajoista perusväylänpidon rahoitusta on yhdessä nostettu lähes 400 miljoonalla eurolla.

Väyläverkostomme korjausvelka on tällä hetkellä noin 2,8 miljardia euroa. Se on tarkoitus painaa tulevan 12-vuotiskauden aikana 2,2 miljardiin euroon. Rahoitusta siirretään erityisesti rataverkkoon, sillä tulevina vuosina sen korjaustarpeet ovat mittavat. Parlamentaarisessa työryhmässä vallitsi yksimielisyys siitä, että perusväylänpidon rahoitus olisi 1,4 miljardia euroa vuodessa.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä toivoo, että tämän selonteon vuosille 23 ja 24 taulukoitu vähennys perusväylänpidon määrärahoissa saataisiin jollakin tavalla pienennettyä, sillä varsinkin raskaan liikenteen ammattilaisilta saadut viestit kertovat tiestön olevan todella huonossa kunnossa.

Arvoisa puhemies! Nopeat liikenneyhteydet ovat tärkeitä nimenomaan kansainvälisessä yritystoiminnassa. Sen vuoksi Suomen ja sen alueiden vaivaton saavutettavuus on tulevaisuudessakin merkittävä kilpailukykytekijä. Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä maakuntalentojen säilyttäminen on ensiarvoisen tärkeää senkin takia, että hyvät lentoyhteydet Helsinki-Vantaan lentokentältä maailmalle säilyvät joka puolelta Suomea. Tässä yhteydessä on huomautettava, että suuret, nopeutta korostavat raidehankkeet — päärata, Turun tunnin juna ja itärata — eivät kuulu tämän selonteon sisältöön taloudellisessa mielessä.

Näyttää vahvasti siltä, että etätyö ja monipaikkaisuus tukevat nimenomaan nopeiden rai-deyhteyksien ja tietoliikenneyhteyksien kehittämistä koko maan tasolla. Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä varsinkin pitemmällä junamatkoilla olisi syytä parantaa työn tekemisen edellytyksiä työpöytineen ja parempine tietoliikenneyhteyksineen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Arvoisa puhemies! Liikenteen verotus on Suomessa ankaraa. Autoilijoilta kerätään autoveron, ajoneuvoveron ja polttoaineveron muodossa yli kuusi miljardia vuodessa, kun arvonlisävero otetaan huomioon. Kaikkineen liikenteen verorasitus nousee yli kahdeksan miljardin normaalina vuonna. Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä autoilun kustannuksia ei pidä väkisin pitää yllä, kun päästöt vähenevät uusiutuvan autokannan ja uusien käyttövoimaratkaisujen myötä.

Puheet polttoaineveron nostamisesta ja ruuhkamaksuista ovat aikaan sopimattomia. Ne heikentävät työn tekemisen ja liikkumisen edellytyksiä. Oma auto on monille välttämättömyys, eikä edes pääkaupunkiseudulla työssäkäynti onnistu kaikilta ilman omaa autoa. Vähennetään päästöjä, ei autoilua. Kokoomuksen mielestä myös liikenneturvallisuus parane, kun autokanta uusiutuu nopeammin.

Arvoisa puhemies! Valtioneuvoston selonteon tavoitteiden saavuttamisen tiellä on isoja haasteita. Hallituksen sote-uudistus uhkaa heikentää dramaattisesti kuntiemme tulonmuodostuskykyä, kun verotuloista merkittävä osa siirtyy perustettaville maakunnille. Kokoomus pelkää, että tämä heikentää oleellisesti kaupunkien ja kuntien kykyä investoida tieverkkoon kuntien kannalta liian raskaan kunta—valtio-rahoitussuhteen takia. Moni erittäin järkeväkin seudullinen hanke voi jäädä vaille rahoitusta, koska monen kunnan investointikyky romahtaa uudistuksen myötä.

Kaiken kaikkiaan tämä ensimmäinen selonteko on hyvä alku pitkäjänteiselle liikennepolitiikalle, johon kaikki sidosryhmät yrityksiä ja kuntia myöten kytketään vahvasti mukaan. Tästä on hyvä jatkaa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Torniainen.

14.36 Ari Torniainen kesk (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne 12 -selonteko on merkkipaalu suomalaisessa liikennesuunnittelussa. On ensimmäinen kerta, kun kaikki eduskuntapuolueet sopivat yhdessä kaikki liikennemuodot huomioivasta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta pitkälle tulevaisuuteen. Mukana suunnittelussa on ollut monia yhteiskunnan tahoja, joten selonteko antaa hyvän pohjan jatkotyölle. Suunnitelma vastaa pääpiirteittäin myös keskustan tavoitteita.

Liikenneväylät ovat kansallisomaisuutta, joka on pidettävä kunnossa. Turvallinen koulumatka, sujuvat yhteydet työ- ja harrastuspaikoille, elinkeinoelämän tarpeet ja huoltovarmuus vaativat kaikki ehdottomasti toimivaa ja kunnossa olevaa väyläverkkoa koko maahan.

Henkilöauto on välttämätön kulkuväline suurelle osalle suomalaisia, sillä joukkoliikenne toimii sujuvasti vain suurimmissa kaupungeissamme. Turvallinen liikkuminen vaatii kunnossa olevia teitä. Hyväkuntoinen tie on myös ilmastoteko, sillä esimerkiksi polttoaineen kulutus laskee hyväpintaisilla teillä.

Hyvä perusväylänpito myös alempiasteisella tieverkolla aina yksityisteitä myöten on välttämätöntä kuntien ja kaupunkien asukkaille, yrityksille, mökkiläisille, tavarakuljetuksille ja alkutuotannolle aina maataloudesta puuhuoltoon. Kaikenasteinen tieverkko, unohtamatta tietenkään kevyen liikenteen väyliä, tarvitsee hyvää ylläpitoa ja huoltoa ympäri Suomen ja nimenomaan kaikkina vuodenaikoina.

Keskusta ei kannata ruuhkamaksuja, mutta kannattamme toimivaa joukkoliikennettä.

Arvoisa puhemies! Keskustan mielestä uusia, suuria tie- ja ratahankkeita suunniteltaessa pitää ehdottomasti selvittää, miten hankkeisiin saadaan rahoitusta Euroopan unionilta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Vaikka liikenteen pääpaino on edelleen maanteillä ja autoilussa, kiskoja pitkin kulkee jatkossa yhä enemmän sekä ihmisiä että tavaraa. Keskustan mielestä jo nykyisin olemassa olevan rataverkon kunnostus on välttämätöntä ja nopeasti tehtävä, samalla kun raideliikennettä nopeutetaan ja suunnitellaan uusia, suuria ratahankkeita.

Tarvitsemme teiden ja ratojen lisäksi nykyisiä lentokenttiämme sekä satamiamme, meriliikennettä ja sisävesiliikennettä liikkumiseen, kauppaan ja tavaroiden kuljetukseen. Keskusta edellyttää, että lentokenttäverkostomme on riittävän tiheä. Tärkeän Helsinki-Vantaan lisäksi tarvitsemme kattavaa maakuntakenttäverkostoa kansalaisten liikkumiseen sekä elinkeinoelämän ja matkailun tarpeisiin.

Arvoisa puhemies! Keskusta, se kotimainen, kannattaa etätyön ja monipaikkaisuuden lisäämistä. Ne eivät ole mahdollisia ilman toimivaa tie- ja tietoliikenneverkkoa: tarvitsemme vakaata valokuitua ja kattavaa mobiiliverkkoa. Fossiilittoman liikenteen tiekartalla on päästävä päästötavoitteisiin ilman autoilijoiden kulujen kasvattamista. Siihen tarvitaan monia eri keinoja. Voi sanoa lyhyesti: enemmän kotimaista tankkiin.

Sanottakoon vielä keskustan kanta polttoaineveroon: tämä hallitus ei nosta enää polttoaineveroa.

Keskustan mielestä suomalaiset ansaitsevat parempikuntoiset ja turvalliset liikenneväylät ja nimenomaan liikenneväylät maan pitkittäis- ja poikittaissuunnassa.

Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmän puolesta iso kiitos ministeri Harakalle ja kaikille muillekin Liikenne 12 -selonteon tekemiseen osallistuneille tahoille. Tällä tiellä on hyvä jatkaa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Soinikoski.

14.41 Mirka Soinikoski vihr (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tulevaisuuden kestävä liikennejärjestelmä rakentuu laajasta joukosta liikkumisen vaihtoehtoja, sillä sama ratkaisu ei sovi kaikkialle. Kaupungeissa matka tahtuu parhaiten julkisilla, kävellen tai pyöräillen ja pidemmät matkat on mukavinta kulkea junalla. Seutukunnissa ja maaseudulla tarvitaan sähkö- ja biokaasuautoja.

Liikenteestä syntyy noin viidesosa Suomen kaikista päästöistä, ja siksi Suomi on ottanut kunnianhimoiseksi tavoitteeksi puolittaa ne vuoteen 2030 mennessä. Tämä tavoite on ratkaiseva välietappi matkallamme maailman ensimmäiseksi hiilineutraaliksi hyvinvointivaltioksi. Liikennejärjestelmän tehostaminen ei tavoitteeseen yltämiseksi yksin riitä, mutta se on tärkeä osa kokonaisuutta. Vihreiden lähtökohta on ollut selvä koko Liikenne 12 -työn ajan: liikennejärjestelmän ja -suunnitelman tavoitteiden on kuljettava rinnakkain fossiilittoman liikenteen tiekartan ja kestävästä liikenteestä vero- ja maksu-uudistuksen kanssa. Vain siten voimme saavuttaa toivotun lopputuloksen.

Arvoisa puhemies! Liikenteen kestävyys, energiatehokkuus ja alueiden saavutettavuus — nämä päätavoitteet määritimme ohjausryhmässä tälle suunnitelmalle. Ne sitovat liikennejärjestelmän kehittämistyötä yli puoluerajojen ja yli vaalikausien. Näihin tavoitteisiin olemme yhdessä parlamentaarisessa työssä sitoutuneet.

Sosiaalinen ja alueellinen oikeudenmukaisuus ovat reilun muutoksen lähtökohtia, jotka on otettu huomioon myös liikennejärjestelmän suunnittelussa, ja näin on oltava jatkossakin. Ilmastonmuutoksen lisäksi meidän on aktiivisesti torjuttava liikenneköyhyyttä. Ihmisten on päästävä liikkumaan palveluiden ääreen kohtuullisessa ajassa, kohtuullisella vaivalla ja kohtuullisin kustannuksin riippumatta tulotasosta tai postinumerosta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Arvoisa puhemies! Liikenne 12 -suunnitelma tuo Suomen liikennepolitiikkaan kaivatua pitkäjänteisyyttä. Me vihreät haluamme, että yhä useampi suomalainen voi jatkossa valita matkavälineekseen junan saastuttavampien vaihtoehtojen sijaan. Toimiva ja matkustajia hyvin palveleva raideliikenne onkin kestävä liikennejärjestelmän avaintekijä. Junilla ja ratikoilla tehtyjen matkojen osuutta pitää kasvattaa määrätietoisesti. Tarvitaan liikennemäärät huomioivia investointeja, joilla raideyhteyksistä tehdään parempia ja saavutettavampia. Investointeja on suunniteltava pitkäjänteisesti ja niiden tuomat kokonaiskustannukset ja -hyödyt on arvioitava. Korjausvelkaa ei saa päästää kasvamaan liian suureksi. Jatkossa suunnittelussa olevien hankkeiden rakentamispäätökset ratkaistaan paitsi talousraamin puitteissa myös liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteisiin peilaten.

Arvoisa puhemies! Sektorikohtaisista päästövähennystavoitteista päätettiin ensimmäistä kertaa hallituskauden alun ilmastokokouksessa Vuosaarella, ja nyt fossiilittoman liikenteen tiekartan ensimmäiset toimenpiteet ovat jo käynnissä. Monet haluaisivat kulkea kestävämminkin, mutta se ei ole kaikille eikä kaikkialla vaihtoehto — vielä. Vuoropuhelun myötä on tullut selväksi, että eri toimialoilla on erilaiset mahdollisuudet, mutta tahtoa löytyy. Näiden haasteiden ratkaisemiseen tulevaisuuden liikennejärjestelmä tähtää.

On päivänselvää, ettei liikennejärjestelmämme voi enää 2030-luvulla nojautua fossiiliin polttoaineisiin. Meidän on paitsi sähköistettävä liikennettä kestävästi myös lisättävä biopohjaisten polttoaineiden osuutta liikenteessä. Luonnon tai ilmaston kannalta ei ole yhdentekevää, miten ja mistä liikenteen biopolttoaineet valmistetaan: käytetäänkö valmistukseen neitseellistä biomassaa vai puhutaanko esimerkiksi neljännessä sukupolven hiilineutraaleista biopolttoaineista ja kiertotaloudesta. Erot polttoaineiden hiilijalanjäljessä ja ekologisuudessa voivat olla hyvinkin suuria.

Arvoisa puhemies! Sen lisäksi, että liikennejärjestelmän kehittämisestä hyötyvät yksittäiset kansalaiset ja ilmasto, on järjestelmän tehokkuus avainasemassa myös Suomen kilpailukyvyyn ja alueiden elinvoimaisuuden kannalta. Osaavan työvoiman saatavuus ja tavaran kustannustehokas liikkuminen ovat ratkaisevassa asemassa vientivetöisen Suomen taloudelle.

Kannatamme vihreässä eduskuntaryhmässä lämpimästi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, ja haluan ohjausryhmän jäsenenä kiittää hyvistä yhteistyöistä sekä vuorovaikutteisesta valmistelusta matkan varrella.

14.46 Juho Kautto vas (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne on mahdollistaja. Liikenne on kaiken toimintamme kivijalka. Ilman saavutettavuutta maakuntiemme elinvoima alkaisi hiipua. Toimivalla liikenteellä luodaan työllisyyttä ja sosiaalista oikeudenmukaisuutta. Myös tärkeät ilmasto- ja ympäristöratkaisut liittyvät olennaisesti liikenteeseen.

Historiallinen Liikenne 12 -suunnitelma on viimein loppusuoralla. Tavoite suunnitelmasta, joka mahdollistaa Suomen liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen niin maalla, merellä, sisävesillä kuin ilmassakin, on elänyt vuosia. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmisteltu parlamentaarisesti kaikkien eduskuntapuolueiden yhteistyöllä. On myönteistä, että olemme yhdessä kyenneet rakentamaan pitkäjänteisen kokonaisuuden. Tästä kiitokset kaikille työhön osallistuneille ja erityisesti ministeri Harakalle.

Arvoisa puhemies! Hyvin suunniteltu liikennejärjestelmä on koko Suomen elinvoiman kantava rakenne. Tarvitsemme hyviä yhteyksiä turvaamaan perustuslaillisen oikeuden valita oma asuinpaikka. Tarvitsemme hyviä yhteyksiä turvaamaan elinkeinoelämää ja vah-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

vistamaan työllisyyttä sekä mahdollistamaan järkevän alueiden käytön. Suunnitelmassa osoitetuilla pysyvillä perusväylänpidon lisäeuroilla korjataan liikenteen perusinfraa ja pidetään kunnossa väyliä ympäri Suomen.

Liikenne 12 on osaltaan näyttämässä tietä kohti ilmastokestävää liikkumista. Suunnitelman myötä väylien rahoitus painottuu nykyistä enemmän raiteille. Tämä on iso ja tärkeä edistysaskel. Vähäpäästöisyytensä lisäksi raideliikenne on paitsi sosiaalisesti saavutettavaa myös esteetöntä. Raideliikenne on tulevaisuutta.

Arvoisa puhemies! Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä nostaminen hyödyttää ammattiautoilijaa, tavallista kansalaista ja myös ilmastoa. Hyväkuntoinen tieverkko laskee polttoaineen kulutusta ja on täten samalla ilmastoteko. Lähdemme vihdoinkin ottamaan kiinni vuosikymmeniä kertynyttä väylänpidon korjausvelkaa, mikä on vastuullista ja järkevää sekä ilmasto- että elinkeinopolitiikan kannalta.

Liikenne 12 -suunnitelmatyö antaa myös nykyistä paremmat eväät osallistua EU:n rahoitushakuihin. Suomi on osa Eurooppaa ja muuta maailmaa liikenteen linkittämänä, joten myös tärkeät meriliikenneyhteydet satamineen ja lentoyhteydet lentokenttineen ovat liikennejärjestelmämme, logistisen toimintaketjun ja huoltovarmuutemme ydintä maantie- ja rautatiekuljetusten ohella.

Pidämme tärkeänä, että myös liikenneturvallisuus on nostettu mukaan kokonaisuuteen. Ihmishenkien ja vammautumisten säästämisen lisäksi liikenneturvallisuudella on suuri kansantaloudellinen merkitys. Puhutaan miljardeista, jos ja kun saamme tuntuvasti vähennettyä liikenteen onnettomuuksia.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmää ja liikenteen palveluita kehittämällä suuntaamme katseemme tulevaisuuteen. Resursseja on mahdollista käyttää nykyistä fiksummin, eikä aina tarvita mittavaa uudisrakentamista. Meillä on pitkään ollut vallalla ajattelu, että lisäinfran rakentaminen on ratkaisu kaikkeen. Liikenne 12 -suunnitelman myötä siirrymme kohti tulevaisuutta pohtien, mitä kaikkea jo olemassa olevalla infralla voisi tehdä. Miten voimme paremmin ohjata kasvavia liikennevirtoja? Miten voimme vaikuttaa ihmisten kulkutapavalintoihin? Miten voimme vaikuttaa liikennekäyttäytymiseen? Mitä vaikutuksia etätöiden lisääntymisellä on liikennejärjestelmään? Uudenlainen ajattelu on tervetullutta, niin ympäristön kuin veroeurojenkin kannalta.

Arvoisa puhemies! Emme koskaan tiedä, mitä tulevaisuus tuo tullessaan, ja siksi liikennejärjestelmässäkkin pitää olla valmiutta nopeaan reagointiin. Siksi onkin tärkeää, että suunnitelman toteutumista seurataan ja päivitetään säännöllisesti.

Sopu ja yhteistyö suunnitelman laadinnassa antavat uskoa yhteistyökykyyn. Toivon, että kaikki eduskuntaryhmät pitävät silmällä liikenteen rahoituksen riittävyyttä myös mahdollisissa sopeuttamistoimissa. Huolehdataan yhdessä siitä, että hyvien yhteyksien avulla pidämme koko Suomen huoltovarmana ja elinvoimaisena, vähennämme päästöjä sekä mahdollistamme entistä sujuvamman työ- ja vapaa-ajan liikenteen kaikille eikä vain harvoille. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Bergqvist.

14.52 **Sandra Bergqvist r** (ryhmäpuheenvuoro): Ärade talman! Den riksomfattande trafikplanen är ett långsiktigt dokument, och ett stort tack till minister Harakka och alla partier för ett gott samarbete. Det är här vi slår fast vad som behövs för att utveckla landets infrastruktur i fråga om vägar, järnvägar, flyg, hamnar och sjöfart. Den här redogörelsen är

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

viktig, för den har direkta beröringspunkter med de allra flesta människors vardag. Vi är alla beroende av goda förbindelser och därför är det viktigt att vi har en parlamentarisk samsyn.

SFP och svenska riksdagsgruppen backar fullt upp de samhällliga målen för utvecklingen av trafiksystemet, som alla avser dämpa klimatförändringen. Det handlar om tillgänglighet — trafiksystemet garanterar tillgänglighet i hela Finland. Det handlar om hållbarhet, det ska bli lättare för medborgarna att välja hållbarare alternativ, i synnerhet i stadsregioner. Och det handlar om effektivitet, trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras.

Arvoisa puhemies! Ilmastotekoja ovat raideliikenteen kehittäminen, sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin siirtyminen ja ylipäättään energiaa säästävien liikenneratkaisujen kehittäminen. Ympäristön kannalta on myös tärkeää, että tiestö on hyvä ja sen talvikunnossapito toimivaa. Keskustelussa ei saa unohtaa sitä, että oikein mitoitettut tiet vähentävät ympäristökuormitusta ja että liikenteen sujuvoittaminen pienentää päästöjä.

Suunnitelman panostukset alempaan tieverkkoon ovat RKP:lle hyvin tärkeitä. Uusia investointeja ovat edellytys toimivaan yhteiskuntaan, mutta se ei saa koskaan johtaa tavallisten teiden laiminlyöntiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan korjausvelkaa vähennetään lähitulevaisuudessa. Tältä osin vuoden 2023 talousarvioon esitetty leikkaus on tehtävä siten, että perustieverkko ei kärsi kohtuuttomasti.

Suunnitelman valmistelussa RKP korosti myös satamien ja alueellisten lentokenttien merkitystä kehitys- ja vientimahdollisuuksien kannalta. Alueelliset lentokentät ovat äärimmäisen tärkeitä aluekehitykselle. Meidän tulee myös panostaa vientisatamiin ja huolehtia siitä, että niiden infrastruktuuri ja logistiikka toimivat.

Ärade talman! Den riksomfattande trafikplanen ger också ökade möjligheter till EU-finansiering, och här finns det rum för förbättring för Finland.

Som riksdagsledamot från Egentliga Finland är jag speciellt nöjd med skrivningarna om en fungerande skärgårdstrafik, som för oss skärgårdsbor fungerar som väg på vatten. Skärgårdstrafiken ska fungera så att arbetspendling är möjlig och systemet ska utvecklas så att det stödjer fast bosatta, fritidsboende och företagen.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä, jotta todelliset tarpeet voitaisiin tunnistaa ja nähdä, mihin tarvitaan investointeja ja mitä kunnossapitoa tarvitaan. Hyötyjen arvioiminen on aina keskeistä, myös suurten hankkeiden osalta.

Hieno esimerkki todellisen tarpeen tunnistamisesta on hallituksen tämän vuoden kolmannen lisätalousarvion yhteydessä tekemä esitys 128 miljoonan euron suuruisen valtuuden antamisesta Kirjalansalmen sillan ja Hessundinsalmen sillan uudistamiseen Paraisilla. Hanke on välttämätön, koska sillat ovat tulleet käyttöikänsä päähän.

Att Rävundsbron och Hessundsbron nu förnyas är inte bara viktigt för att garantera det vardagliga livet i Pargas, utan också nödvändigt för hela södra Finland, för tungindustrins transporter, turismen och det lokala näringslivet. Inom SFP har vi jobbat hårt för att påskynda processen, och vi är ytterst nöjda med regeringens förslag och minister Harakkas stora insatser.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Ärade talman! SFP och svenska riksdagsgruppen anser att trafikplanen ska stödja finländarnas vardagliga trafikbehov och smidig arbetspendling. Goda förbindelser stödjer Finlands exportindustri, som i sin tur ger arbetsplatser och välmående regioner. Satsningar på samhällsekonomiskt nyttiga investeringar ska stå i fokus.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Laukkanen.

14.57 Antero Laukkanen kd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarinen valmistelu ansaitsee kiitoksen. Ministeri Harakan vetämän ryhmän työ oli hyvähenkistä, ja kaikkien eduskuntaryhmien näkemyksiä kuunneltiin. Myös oppositiopuolueiden ajatukset otettiin huomioon. Parlamentaarista yhteistyötä tarvitaan, kun puhutaan Suomen liikenneverkon pitkän aikavälin kehittämisestä ja ylläpidosta. Oleellista tämän pääpiirteissään hyvän ja kannatettavan ohjelman toteutuksen kannalta on se, miten saadaan tulevat eduskunnat ja hallitukset sitoutumaan tässä asetettuihin hyviin tavoitteisiin. Muistutan: hyvin suunniteltu on kokonaan tekemättä.

Arvoisa puhemies! Pitkien etäisyyksien ja harvaan asutun maan elinvoima perustuu siihen, että ihmiset pääsevät liikkumaan ja että elinkeinoelämän toimintakyky on riittävä. Tavarasta noin 90 prosenttia kulkee kumipyörillä, ja noin 80 prosenttia maamme ulkomaankaupasta kulkee meriteitse. Tarvitsemme kattavan satamaverkon mutta myös toimivat yhteydet sisämaahan. Tällä hetkellä nämä yhteydet eivät ole riittävällä tasolla. Suomen liikenneverkon korjausvelka on paisunut lähes 3 miljardiin euroon. Tilanteen korjaamiseksi tarvitaan riittävää rahoitusta ja puoluerajat ylittävää sitoutumista liikenneverkon ylläpitämiseksi koko maassa.

Liikenne 12 on merkittävä asiakirja, jonka tehtävä on ohjata liikennejärjestelmän suunnittelua ja rahoitusta pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti, usean vaalikauden ajalta. Asetimme yhdessä kunnianhimoisen tavoitteen, liikennejärjestelmän rahoituksen nostamisen noin yhteen prosenttiin bruttokansantuotteesta.

Liikenne 12 kuroo korjausvelkaa umpeen ja kohentaa pääväylien kuntoa, ja myös yksityisteiden korjausrahoituksen tasoa nostetaan. Valitettavasti kuitenkin julkisen talouden suunnitelmassa leikataan näitä juuri sovittuja rahoituskehyksiä ja teiden kunto jatkaa rapistumistaan. Tämä ei ole järkevää. Teiden kunnostaminen toisi heti työtä ja verotuloja.

Arvoisa rouva puhemies! Liikenne 12 sisältää myös suuria kysymysmerkkejä. Ne liittyvät alueelliseen oikeudenmukaisuuteen ja uusien hankkeiden rahoitukseen. Selonteon mukainen sopimuksellinen yhteisrahoitus johtaa valtion väylärahoitusvastuun siirtämiseen kunnille, mitä emme pidä tarkoituksenmukaisena. Se ei ole kuntatalouden ja kuntien tasavertaisen kohtelun kannalta hyväksyttävää. Suunnitelmaa on tältä osin tarpeen arvioida uudelleen eduskunta- ja valiokuntakäsittelyssä.

Suunnitelmassa esitettyjä rahoitusratkaisuja vaivaa kapea-alaisuus. Esimerkiksi Ruotsi on valinnut paljon monipuolisemmat rahoitusvälineet ja myös hyödyntää paremmin EU-rahoituksen mahdollisuuksia. Pelkääkö hallitus mainehaittaa Brysselissä, jos uskaltautuisimme pyytämään osuuttamme liikenteen kehittämiseen kohdennettavista EU-rahoista?

Tässä suunnitelmassa ei ole myöskään riittävästi huomioitu poikittaisliikenteen merkitystä. Kaikki tiet kulkevat Roomaan, sanotaan. Suomessa kaikki tiet tuntuvat kulkevan alueellisista keskustaipungeista etelän suuriin kaupunkeihin. Kaikki suomalaiset eivät halua tulla Helsinkiin, vaan tarvitaan myös toimivia liikenneyhteyksiä idästä länteen ja lännestä itään.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Arvoisa rouva puhemies! Liikenne 12 -järjestelmässä puhutaan paljon uusista raidehankkeista. Ovatko kaikki isot raidehankkeet enää tarpeellisia koronan jälkeisessä ajassa, kun etätyöstä on tulossa kiinteä osa työelämää? Kuinka järkevää kansantaloudellisesti on suunnitella ratkaisuja, jotka tähtäävät Suomen uudelleenrakentamiseen ja asuttamiseen muutamaa kasvukeskukseksi? Ehkä sittenkin, arvoisa ministeri, digivaltatien kehittäminen on se kaikkein merkittävin hanke niin kustannustehokkuudeltaan kuin päästöjen vähentämisessä.

Marinin hallituksen fossiilittoman liikenteen tiekartta on ongelmallinen. Se ei huomioi autokannan sähköistymisestä aiheutuvia muutoksia verotuloihin vaan yhä edelleen tähtää autoilusta saatavien verotulojen säilyttämiseen samalla tasolla, vaikka kansa toteuttaa hallituksen toiveita vähäpäästöisestä liikkumisesta. Tämä on epäreilua. Suomalaiset toimivat, niin kuin hallitus toivoo, ja palkaksi saavat lisää veroja. Hyvät ministerit ja hyvä hallitus, käykää tutustumassa tavallisen suomalaisen arkeen ja liikkumistarpeisiin. Vai haluaako hallitus tietoisesti rajoittaa kansalaisten liikkumisen vapautta autoiluun kohdistuvilla ylisuurilla veroilla?

Puhemies Anu Vehviläinen: Näin. — Ja ennen kuin siirrytään debattiin, niin otetaan ministeri Harakan puheenvuoro, 3 minuuttia. — Olkaa hyvä.

15.03 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitos rakentavista kommentteista. Melkein kaikki ryhmäpuheiden pitäjät kunnostautuivatkin parlamentaarisen ohjausryhmän vastuullisina jäseninä. Tätä työtähän tehtiin puolitoista vuotta varsin tiiviisti. Tässä yhteydessä on syytä myös muistaa kiittää liikenne- ja viestintäministeriön virkakuntaa, joka venyi ennennäkemättömiin suorituksiin.

No, täällä on puhuttu — muun muassa edustaja Laukkanen nyt tässä lopuksi — asioista, jotka eivät sisälly Liikenne 12 -ohjelmaan. Esimerkiksi näistä isoista raidehankkeista todettakoon, että ne eivät ole siis osa Liikenne 12 -ohjelmaa siltä osin, että ne päätökset siitä, onko ne järkevä rakentaa ja ovatko ne sellaisia suunnitelmia, joihin löytyy se varsin vaativa rahoitus, ratkaistaan erikseen. Ne kymmenet kunnat, jotka ovat ansiokkaasti tätä tulevaisuushanketta lähteneet suunnittelemaan, ovat tiukasti ilmoittaneet, että ne eivät ole sitoutuneet sitten siihen erikseen tehtävään päätökseen, ei myöskään valtio.

En ihan tunnista, että olisimme näissä meidän kokouksissamme käyneet minkäänlaisia otteluita. Pikemminkin haluaisin korostaa sitä yksituumaisuutta, jolla liikenteen kehittämiseen suhtauduttiin yli puoluerajojen. Tämä parlamentaarinen yhteishenki on varmasti vahvuus tämän ohjelman takana.

Edustaja Eestilä toi esiin vuoden 23 perusväylänpidon määrärahan ja sen näennäisen vähenemän. No, jo hallitusohjelmassahan sitä aikaistettiin 100 miljoonalla vuodelle 22. Toki tasaisuus olisi hyvä asia, mutta kyllä se minulle näinkin käy, että hallituskaudessa yli miljardin euron lisäpanostus perusväylänpitoon toteutuu vähän etuajassa. Se kyllä sopii. Tämä yhdessä sopimamme perusväylänpidon tasokorotus on hyvä pohja seuraavan ja sitä seuraavan hallituksen ohjelmiin ja kehyksiin. Ja olisi, totta kai, hyvin mieluisaa, jos vuoden 23 eduskuntavaalit käytäisiin niissä merkeissä, että kilpaillaan siitä, mikä puolue haluaa parhaiten panostaa korjausvelan katkaisemiseen.

Useassa kommentissa korostettiin raiteiden merkitystä. On helppoa olla samaa mieltä esimerkiksi kokoomuksen eduskuntaryhmän kanssa siitä, että junien houkuttelevuutta kulutapana pitäisi parantaa muun muassa työtiloja kehittämällä. Etsimme myös keinoja, joil-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

la tietoliikenneyhteydet junissa täyttäisivät kaikkein vaativimmatkin tarpeet luotettavasti. Yksi houkutus voisikin olla se, että työnantajat hyväksyisivät edellytysten täyttyessä juna-työmatkat työajaksi. Tämä aloite ei tarvitsisi siis edes lakimuutoksia, joten kysyn, mikä yritys ja mitkä yritykset, jotka haluavat osoittaa yhteiskunta- ja ympäristövastuuta, ottaisivat tästä kopin.

Jään odottamaan lisää rakentavia puheenvuoroja. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Ja pyydän nyt niitä edustajia, jotka haluavat käyttää debatis-
sa vastauspuheenvuoron, nousemaan ylös ja painamaan V-painikkeella puheenvuoroa. —
Ja debatin ensimmäisen puheenvuoron käyttää edustaja Piirainen.

15.06 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämähän tuli ihan yllättäen niin kuin entiselle pääministerille, [Puhuja naurahtaa] mutta kiitän tästä mahdollisuudesta. Ja tässä yhteydessä kiitän omasta puolestani ja tietysti myös ryhmän puolesta ministeri Harakkaa ja liikenneministeriön virkakuntaa ja sitten ohjausryhmän jäseniä.

Tässä on noussut esille tämä raideliikennepainotteisuus. Minä näkisin niin — kun meillä ovat kumminkin liikenneturvallisuuskysymykset nousseet hyvin vahvasti tässä esille — että raideliikennettä voitaisiin raskaan liikenteen osalta vahvistaa, ja tämä olisi yksi erittäin hyvä tavoite meillä tässä. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Ronkainen.

15.07 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on erityislaatuinen ympäristö liikennejärjestelmäsuunnittelun kannalta. Te olette tehneet kyllä hyvää työtä siinä — se on aika haasteellinen rakennelma. Me ollaan kuitenkin suuri ja harvaan asuttu maa, ja syrjäinen sijainti ja sääolosuhteet asettavat omat haasteensa. Ehdottoman tärkeää on niin ihmisten liikkumisen, liiketoiminnan kuin kansainvälisen kilpailukyyn kannalta, että liikenneverkko pystyy palvelemaan ja toimimaan niin hyvin kuin mahdollista. Aivan keskeistä on valtion ja kuntien väyläverkkojen rajapinnat ja toimiva suunnitelma siinä. Lähihistorian aikana me ollaan kuitenkin nähty, että kunnat velvoitetaan osallistumaan vahvasti esimerkiksi rata- ja tiehankkeisiin, ja siltä tuo kehitys näyttäisi tulevaisuudessaakin. Miten te, ministeri, näette: onko yhteisiin hankkeisiin osallistuminen jatkossa kunnille velvoittavaa, [Puhemies koputtaa] vai uhkaako niitä huutokauppa? Eli ne, jotka uskaltavat ottaa velkaa, [Puhemies koputtaa] saavat hankkeita, ja toiset sitten saavat [Puhemies: Aika!] mopen osan. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Ikonen.

15.08 Anna-Kaisa Ikonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitoksia hyvästä yhteistyöstä tässä Liikenne 12 -suunnitelman laatimisessa.

Yksi tärkeä tavoite tässä kokonaisuudessa on saavutettavuus, ja on todella tärkeätä, että tässä työssä on nostettu esiin nyt pääväyläverkon toimivuus ja korjausvelan korjaaminen autoliikenteessä, toisaalta raiteille nostaminen, Suomessa nopeat raideyhteydet. Toivon, että myöskin pääradalle tullaan hakemaan nyt tässä EU-rahoitusta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Mutta ottaisin kolmantena ulottuvuutena tässä esiin myöskin lentoliikenteen nyt erityisesti koronasta noustessa. On hyvä, että meillä on tässä Helsinki-Vantaa ja sen kansainvälinen asema vahvasti, mutta muistetaan myöskin näiden muiden kenttien kansainvälinen rooli. Tässä puhutaan maakuntakentistä. Kiinnittäisin huomiota vielä näiden isojen kaupunkiseutujen kenttiin siinä mielessä, että ne toimivat tällaisina destinaatioina maailmankartalla ja ne palvelevat näiden alueitten aluetaloutta ja elinvoimaa. Pohjoismaissa on yhteensä 17 yli miljoonan matkustajan [Puhemies koputtaa] kansainvälistä kenttää ja niistä ainoastaan yksi Suomessa. Me tarvitsisimme enemmän.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Könttä.

15.10 Joonas Könttä kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Ja kiitos ministerille ja kaikille puolueille tämän parlamentaarisen työn tekemisestä. Tämä on minusta aivan oivallinen pohja lähteä jatkossa työstämään edelleen suomalaista liikennepolitiikkaa parempaan suuntaan.

Korostaisin kolmea kohtaa: Mielestäni on keskeistä, että pidetään näitä laajoja yhteyksiä kunnossa, siis maan sisäisiä pääkaupunkiseudulta maakuntiin, maakunnista edelleen maailmalle, ja tässä ajassa tietysti haasteita on tuonut vähentynyt lentoliikenne ennen muuta. Mutta sitten toisena asiana on ennen muuta siellä maakuntien sisällä nämä tieyhteydet, jotta sekä alempiasteinen tieverkko että myös hieman paremmat tiestöt pysyvät hyvässä kunnossa, jotta siellä maakunnassa se saavutettavuus pysyy korkealla tasolla. Ministeriltä kysyisinkin: kuinka te näette, tuoko tämä 12-vuotinen suunnitelma nyt mahdollisuuksia siihen, että jatkossa Euroopan unionilta rahoitus olisi paremmin saatavissa kuin mitä se on tähän asti ollut saatavissa niin tiestöön kuin myös näihin raidehankkeisiin?

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Elo.

15.11 Tiina Elo vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On tärkeää, että päästöjen vähentäminen ja kestävä liikenne on otettu 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeiseksi lähtökohdaksi. Fossiilittoman liikenteen tiekartan sekä kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistuksen rinnalla tämä on tärkeä työkalu ilmastotavoitteisiin pääsemiseksi.

On tärkeää, että tunnistamme valtion roolin kaupunkien suurten raideinvestointien rahoituksessa. Olen huolissani siitä, että kaupunkiseutujen suurten joukkoliikennehankkeiden rahoitusta ollaan siirtämässä enemmän kaupunkien vastuulle. Raidehankkeet edesauttavat osaltaan kaupunkien elinvoiman vahvistamista, mutta niistä saatavia maankäyttötuoloja tarvitaan kipeästi kaupunkien kasvun rahoittamiseen.

Siitä kiitän, että suunnitelmassa varaudutaan joukkoliikenteen elvyttävään tukeen, jotta joukkoliikenteen käyttö saadaan taas koronaa edeltäneelle kasvu-uralle eikä sitä tarvitse heikentää.

Lopuksi vielä kiitän satsauksista pyöräilyn edistämiseen. On tärkeää, että kuntien pyörätiehankkeiden tukeen satsataan edelleen ja että [Puhemies koputtaa] myös valtion maantieverkon pyöräliikenneinfraa parannetaan.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Semi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

15.12 **Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Asia, mikä kiinnostaa tällä hetkellä, on se, että kun puhutaan ympäristöystävällisyydestä ja teiden kunnosta, niin pohdittiinko siinä ryhmässä — ja mitenkä syvällisesti pohdittiin, jos pohdittiin — näitten olemassa olevien sisävesien syväväylien käyttöä vähentämään rekkaliikennettä. Se kai tapahtuisi niitten syväväylien kautta. Siten saataisiin pois painetta teiden päältä. — Ei muuta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Strand.

15.13 **Joakim Strand r** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies, ja kiitos hyvistä ryhmäpuheenvuoroista. Kun työhuoneessa niitä kuunteli, niin jos vertaa viime viikkojen EU-elpymisväline- ja talouskeskusteluihin, niin oli aivan mahtavaa, siitä oikein nautti, ja oli kiva kuulla näitä kiitoksia myös ministeri Harakan suuntaan.

Också svenska riksdagsgruppen tackar Harakka för utmärkt arbete.

Ett fungerande trafiksystem är viktigt såväl för enskilda människor som för näringslivet, och det är extra viktigt att man tar i beaktande exportindustrins verksamhetsförutsättningar.

Kaikki Suomen seudut, vaikka ollaan samaa maata, kilpailevat eri kansainvälisissä arvo- ketjuissa ja -verkoissa, ja joillekin seuduille Pohjois-Norjan satamat kontra Kiinan yhteydet, Xi'an, ovat tärkeitä, joillekin toisille joku muu, ja tämä kokonaisuus täytyy pitää mielessä. Esimerkiksi tuolla Merenkurkun seudulla ollaan ihan itse rakennettu laivoja Ruot siin ja edistetty sähköistä liikennettä ja rakennetaan vielä siltakin ensi vuosikymmenellä.

Itse toivon myös, kuten tässä on tullut hyvin esille, että saataisiin lisää EU-rahoitusta Suomeen, ja tiedän, että ministeri varmaan sitäkin edistää.

Viimeisenä kysymyksenä: onhan niin, että nyt kun kilpaillaan myös kansainvälisesti megainvestoinneista, [Puhemies koputtaa] niin riittää paukkuja myös sellaisiin? — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Ollikainen. — Anteeksi, Laukkanen. [Eduskunnas ta: Meinasi tulla värisuora! — Naurua]

15.14 **Antero Laukkanen kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Harakka, kyllä tässä meidän pumaskassa käydään läpi näitä raideliikennehankkeita, niitä, joita ei tässä rahoiteta, jotka rahoitetaan jollain muulla tavalla. [Suna Kymäläinen: Ei kuulu rahoituskehukseen!] Täällä on isot osiot näistä eri raidehankkeista, niin että ei ole ihan reilua sanoa, että niitä ei täällä ole.

Kiinnittäisin huomiota teiden turvallisuuteen. Kaikki, jotka eilen sattuiivat katsomaan uutisia, varmaan huomasivat, kuinka laajasti siellä puhuttiin teiden huonosta kunnosta. Kysyisin nyt ministeri Harakalta, että kun tämä tilanne on niin akuutti ja näyttää siltä, että eivät ely-keskukset eivätkä muutkaan tunne näitä omia tiealueita, niin onko tähän tulossa jotain pikaista ratkaisua, jonka pohjalta voitaisiin odottaa, että ely-keskusten toiminta tehostuisi — ehkä lisätä tarkastajien määrää ja sitten niitä toimenpideohjeita. Varmaan puoli Suomea odottaa tähän jonkinlaista vastausta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Eskelinen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

15.15 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallitus on nostanut liikennepolitiikan profiilia ja merkitystä, ja se on tietysti hienoa Suomen kasvun ja aluepolitiikan näkökulmasta. Hallituskauden alussa tehdyt isot investointipäätökset ovat olleet suhdannepoliittisesti ja työllisyyden näkökulmasta merkittäviä, ja esimerkiksi viime kesänä 4 000 kilometriä vedettiin pintaan asfalttia ympäri Suomen, ja se rupeaa näkymään sitten.

Täällä on keskinäisen kehumisen kerho ollut nyt sitten, ja hyvä näin, ja kiitos ministeri Harakalle, mutta nostaisin myös sen, että tässä ovat aika isot taustajoukot olleet tätä tekemässä, melkein 300 lausuntoa ja maakuntien liikennejärjestelmätyö. Se on ollut merkittävässä roolissa, ja se on ollut läpileikkaus Suomesta, ja aika hyvin olen itse pystynyt peilaamaan 20 vuotta sitä työtä tehneenä, miten eritasoista liikennejärjestelmätyötä maakunnissa tehdään. Tämä oli hieno sparraus myös [Puhemies koputtaa] maakuntien liikennejärjestelmätyöhön.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Meri.

15.16 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun ministeri Harakka on paikalla, niin kysyn tästä, kun huhtikuussa ilmeni, että oli erityisesti näitä EU:n häntäraharaideverkostorahoja, joita Suomi olisi voinut hakea, ja mediassa oli siitä EU-parlamentaarikon haastattelu, jossa hän syvästi ihmetteli, miksi Suomi hassaa tällaiset mahdollisuudet, että olisi voitu esimerkiksi Tampere—Helsinki-rataa kunnostaa. Meidän tulisi käyttää, kun me nyt siellä klubissa ollaan ja siellä halutaan olla ja maksaa miljardeja siitä, että saamme siellä nyt olla, kaikki keinot ja tilanteet silloin hyväksemme. Kysyn ministeriltä: miksi Suomi ei ole hakenut, ja onko nyt haettu?

Ja kun täällä kerrotaan, että tuetaan pyöräilyä ja pyöräteitä — hyvä niin — niin esimerkiksi kotikaupungissani Hyvinkäällä tarvitsisimme ja tarvitsemme hyvän, maksuttoman parkkitalon, jotta työpaikkaliikenne on sujuvaa. Onko tiedossa valtion rahoitusta maksutomiin parkkitaloihin? — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Tolvanen.

15.17 Kari Tolvanen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos parlamentaariselle työryhmälle työstä. Tällainen pitkäjänteinen suunnitelma tarvitaan. Esitän kuitenkin yhden toiveen ja yhden isomman huolenaiheen.

Toive on tästä teiden korjausvelasta. Toki sitä koko ajan on vähennetty, mutta nyt tiedetään, että raskas liikenne on monissa paikoissa vaikeuksissa ja silloin samalla on yrityselämä vaikeuksissa. Samoin yksityisautoilijat ovat vaikeuksissa. Toivoisin, että tätä entisestään korotettaisiin, koska autoiluhan onneksi nyt muuttuu entistä ympäristöystävällisemmäksi ja turvallisemmaksi tässä lähitulevaisuudessa, ja se kannattaisi huomioida.

Iso huolenaihe on, kuten ministerilläkin varmaan, raha ja sitä kautta yhteisrahoitusmalli, koska nyt kuntien osuus tässä tulee entisestään kasvamaan. Me tiedämme kuntatalouden hankalan tilan jatkossa, ja etenkin jos siihen päälle pukataan vielä sote-uudistus, niin se tila on katastrofaalinen. Ja kysynkin tässä nyt: ei kai ole mitään suunnitelmia, että ruuhkamaksuilla, tietulleilla tai näillä muilla vastaavilla ilkeillä keinoilla tätä rahoitusvajetta pyritään paikkaamaan?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kymäläinen.

15.18 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitus ei tee päätöstä ruuhkamaksuista. Hallitus voi tehdä ruuhkamaksut mahdollistavan lainsäädännön, ja alueet tekevät päätökset ruuhkamaksuista ja tiemaksuista itsenäisesti. [Markku Eestilä: Älkää antako mahdollisuutta!] Tämä hallitus ei päättä, tee ruuhkamaksuja, tiemaksuja eikä nosta enää polttoaineveroja, [Välihuutoja oikealta] kun niistä tässä on puhuttu.

Meillä oli rakentava ja hyvä yhteistyö tässä työskentelyssä, ja saimme SDP:n ja ministeri Harakan johdolla aikaan pitkään puhutun pitkäjänteisen liikennejärjestelmäsunnitelman, jolla saadaan ennustettavuutta elinkeinoelämälle ja aluekehitykselle. Silti tässä joissakin puheenvuoroissa kuuluu kummallisuuksia, kun nostetaan esiin sellaisia asioita, jotka eivät tähän liity. Alusta alkaen oli selkeää, että mainitsemme nämä suuret hankeyhtiöt rai-deinvestointien osalta, mutta oli selvää, että ne eivät kuulu tähän rahoituskehikkoon. [Puhemies koputtaa] Tämä vastaukseksi samalla lailla kuin ministeri tässä KD:lle jo vastasi.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Laakso.

15.20 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ja arvoisa ministeri, olisin sen verran halunnut tarkennusta — vaikka me ei puhutakaan täällä näistä rai-dehankkeista — lähinnä tähän rahoituspuoleen, mikä tulee liittymään tähän asiaan: Kuitenkin Väylän asiantuntija on kertonut, että hyötysuhdepisteytys on liian huono kaikilla näillä isoilla ratahankkeilla. Kun varmistin tätä asiaa vielä, niin sain kyllä sellaisen vastauksen, että EU-rahaa näihin ei olisi edes mahdollista saada. Pitääkö tämä paikkansa?

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Eestilä.

15.20 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse kyllä arvostan suuresti sitä työtä, mitä yhdessä tehtiin, koska jokainen kansanedustaja varmaan omalle alueelleen haluaa niitä investointeja. Mutta ehkä kuitenkin pitäisi huomata, että eiväthän nämä liikenneinvestoinnit pelkästään liikkumista varten ole. Niillähän luodaan alueelle tulevaisuudenuskkoa, taloudellista toimeliaisuutta. On hirveän tärkeää, että eri puolilla Suomea ihmiset kokevat, että valtiovalta ei heitä unohda. Ja liikenneinvestoinnit, jos mitkä, ovat työkalu juuri tähän, että ihmiset kokevat, että he eivät jää syrjään. Jokainen tietää, mitä siitä seuraa, jos jotkut alueet ikään kuin jäävät syrjään ja ihmiset kokevat niin — se kokemus on hirveän tärkeä. Eli talous on loppujen lopuksi tunnetta ja hyvin pitkälle myös henkisellä tasolla oleva asenne ja viritystila.

Mutta, arvoisa ministeri, ihan tuohon työtekovaunuun, minkä otitte itsekkin esille: Minä toivoisin, että tehtäisiin yksi pilottityötekovaunu, jossa on työpöydät ja [Puhemies koputtaa] kunnon istuimet, missä voisi töitä tehdä. Se olisi jo hieno juttu.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Torniainen.

15.22 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Parlamentaarinen Liikenne 12 -työryhmä oli omasta mielestäni erittäin antoisa. Kiitos ministeri Harakalle sen johtamisesta ja kaikille läsnäolijoille, jotka olivat siinä mukana, samoin sinne

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

virkakunnalle ja kaikille niille tahoille, jotka antoivat valtavasti lausuntoja siitä asiasta. Se on hyvä, että yhteistuumin tätä asiaa vietiin eteenpäin.

Itse nostaisin oikeastaan tämän rahoitustason, josta käytiin keskustelua. Se on hyvä, että siihen perusväylänpidon rahoitukseen ja rahoitustasoon nimenomaan kiinnitettiin huomiota ja sitä haluttiin myöskin nostaa. Sitä perusväylänpidon rahoitusta nostettiin jo viime hallituskaudella ja tällä hallituskaudella on nostettu se 300 miljoonaa euroa vuodessa, mutta merkittävää on, että sitä edelleen halutaan nostaa. Ja se on tärkeää, että me saadaan tätä korjausvelkaa kurottua umpeen. Mutta tietysti tässä tulee myöskin se, että uusille [Puhemies koputtaa] kehityshankkeille tulee haasteita: miten niitä saadaan eteenpäin?

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Soinikoski.

15.23 Mirka Soinikoski vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Meistä jokainen täällä ymmärtää, että joukkoliikenne tai lihasvoimalla kuljetut matkat eivät ole mahdollisia kaikille tai kaikkialla. Meidän on sähköistettävä liikennettä tuntuvasti ja kestävästi sekä lisättävä biopohjaisten polttoaineiden osuutta liikenteessä. Luonnon ja ilmaston kannalta ei kuitenkaan ole yhdentekevää, miten ja mistä liikenteen polttoaineet valmistetaan. Kiertotalous tulee biopolttoaineiden osalta mukaan kuvioihin, kun polttoainetta tuotetaan eri alojen jätteistä ja sivuvirroista. Kiertotaloutta myös liikennesektorilla tulee ehdottomasti edistää.

Hämeenlinnalaisena päärata-aktiivina muistutan jälleen kerran Taloustutkimuksen selvityksestä, jossa todettiin, että nykyisen pääradan kehittäminen on alueen taloudelle ja elinvoimalle selvästi parempi vaihtoehto kuin uusi suora oikorata keskellä korpea. Nykyaikaisen kunnostaminen ja välityskyvyn nopea parantaminen ovat ykkösvaihtoehto myös Savo—Karjalan suunnalla. Päärata on liikennemääriltään aivan omaa luokkaansa, ja siksi sen suunnittelun pitäisi nyt edetä vauhdilla.

Puhemies Anu Vehviläinen: Otetaan vielä kaksi vastauspuheenvuoroa ja sitten ministeri. — Ja seuraavaksi edustaja Kautto.

15.24 Juho Kautto vas (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Täällä tuli vähän erikoisiakin puheenvuoroja, kun täällä kaikki verokeskustelukin tähän nostettiin ja taisi soteakin vilahtaa, mutta onneksi tuli kyllä ainakin edustaja Kymäläiseltä ja Torniaiselta selkeät kannat, tähän polttoaineverotukseen ainakin.

Itse pidän tietenkin äärimmäisen tärkeänä, että tällainen työ on saatu aikaan ja on pitkäjänteisyyttä, mutta haluaisin korostaa vielä tämän alemman tieverkon kuntoa. Se on täällä kyllä otettu hyvin huomioon, mutta se on äärimmäisen tärkeää meillä tuolla maakunnissa erityisesti teollisuuden kilpailukyvyn kannalta. Se ei auta, jos pääväylät ovat kunnossa, vaan se tavara pitää sieltä metsästä hakeakin. Itsekin suurin piirtein tällaisen metsätien varrella asuvana tiedän, että sitten tiet kärsivät aivan kohtuuttomasti. Toivottavasti tähän puoleen myös panostetaan tulevaisuudessa huomattavasti.

Puhemies Anu Vehviläinen: Ja nyt sitten edustaja Ollikainen.

15.25 Mikko Ollikainen r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies, kiitoksia! Ja kiitoksia ministerille ja parlamentaarisen ryhmän kollegoille, jotka olivat mukana tässä

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

työssä. Oli todella antoisaa olla tässä ryhmässä, se oli todella tärkeää. Vihdoinkin saatiin tämä suunnitelma tehtyä, ja en ole vielä tavannut ketään henkilöä, joka ei näkisi tätä hyödylliseksi. Se on todella hienoa ja hyvä juttu.

Trafikplanen är ett väldigt brett dokument, och den täcker egentligen allt till havs, land och i luften och också under marken med tanke på datakommunikationerna, och täcker hela Finland. Reparationsskulden har lyfts fram som en punktinsats — någonting som vi måste satsa på, även för det lägre vägnätet med tanke just på landsbygden. Hamnarnas betydelse kom fram här, de regionala flygfältens behov med tanke på just exporten, till exempel för oss i Österbotten.

Kysyisin ministeri Harakalta tällaista koskien tätä meidän suunnitelmaamme, [Puhemies koputtaa] jonka me olemme jo jonkin aikaa sitten tehneet. [Puhemies koputtaa] Mitä sellaista uutta sen jälkeen on tullut, josta näet, että se olisi tullut lisätä tähän? [Puhemies: Aika!] — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Ja ministeri Harakka, 3 minuuttia.

15.26 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Runsaasti kiitoksia näistä mielenkiintoisista puheenvuoroista. Kuten totesin, niin Liikenne 12 -ohjelma on myös yhteiskunnan sitoumus siihen, mitä voi odottaa valtiolta yhteistyökumppanina. Ja kuten totesin, niin tämä hyvä yhteistyö on vahvistunut viime aikoina, ja haluan sen jatkuvan. Haluan vakuuttaa, että kyse on aina vapaaehtoisuudesta, alueiden omasta aloitteellisuudesta ja yhteisistä tasaveroisista sopimuksista. Tarkoitushan on siis saada nämä alueiden toivomat hankkeet liikkeelle eikä lisätä kuntien vastuuta. Samalla meidän täytyy todellakin luoda lisää niitä malleja, joilla myöskin yksityiset sijoittajat voivat tulla mukaan näitä omia hyötyjään rahoittamaan.

Ehkä tässä yhteydessä on hyvä nostaa esille vastauksena edustaja Elon huoliin, että joukkoliikenteen tukihan on tämän hallituksen aikana ollut aivan ennennäkemätöntä. Me lisäsimme viime vuonna 200 miljoonaa euroa, joka on aivan ennennäkemätön summa, sekä kaupunkien joukkoliikenteen lipputulomenetysten että sitten kuntien välisen tilausliikenteen vähentyneiden asiakasmäärien kompensoimiseen, ja vielä pantiin 28 miljoonaa tässä huomenna julkistettavassa lisätalousarviossa mukaan. Helppo muistaa: 228 joukkoliikenteelle ja VR:lle vielä 22, eli myöskin se osto- ja hankintaliikenne on saanut koronatueta.

Kaupunkijahan on autettu merkittävästi myöskin pyöräteiden rakentamistuella, ja myöskin totta kai valtion verkolle rakennetaan, ja kuten edustaja Eskelinen aivan oikein totesi, niin kyllä maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmat ovat tässä aivan keskeisessä roolissa.

Edustaja Köntälle haluaisin vakuuttaa, että tämä pitkäjänteisyys itsessään mahdollistaa sen, että meillä on parempi saanti näistä EU-rahoituksista, mutta nehan edellyttävät aina kansallista vastinpanosta, ja ne ratkaisut ovat tietenkin aina sitten tulevien hallitusten taskussa.

No, tässä on nyt paljon puhuttu näistä raiteiden EU-tuista, CEF-tuista. Sanotaan nyt selkeästi näin, että tässä viimeisimmässä pikkuruisessa haussa, jossa ei ollut paljon rahaakaan jaossa, ja niissä aina asetetaan omat kriteerinsä, nyt oli niin, että tämä meidän Helsinki—

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Tampere-väli ei ollut vielä siinä kypsyysvaiheessa, jota EU siinä vaiheessa edellytti, mutta nythän tämä ohjelmakausi vasta alkaa ja päästään siihen tilanteeseen, jossa sitä tukea saadaan. Eli ihan joka kierroksella rahaa ei tule. Itse asiassa meillä on aika huono rekordi ollut tämän ensimmäisen seitsemän vuoden aikana, ja tämä käänne tapahtui viime kesänä, jolloin Sanna Marinin hallituksen ensimmäisessä haussa Suomi kertaheitolla tuplasi ratahankkeiden EU-tuet lähes 60 miljoonaan euroon, siis kolminkertainen summa kaiken kaikkiaan katsottuna siihen, mikä se saanti on ollut siihen asti, [Puhemies koputtaa] ja silloin pystyttiin siinä vaiheessa olevia hankkeita edesauttamaan. Mutta kyllä, tässä on tarkoitus vielä saada aivan toisenlainen juoksu aikaan. [Leena Meri: Aina voi parantaa!]

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Koskinen.

15.30 **Johannes Koskinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on tehty hyvää pohjatyötä tuleville investointipäätöksille. Hyvin tärkeitä on, minkälaisiksi nämä konkreettisemmat investointiohjelmat sitten tältä pohjalta tehdään. Kun tuo raami on aika ahdas, niin erittäin tärkeitä on, että ministerin viittaamat CEF-rahoitushaut saadaan täysimääräisesti hyödynnettyä. Siinä suunnittelupuolellahan edellisellä vaalikaudella, hallituskaudella, tehtiin suuria virheitä siinä, että ei viety eteenpäin esimerkiksi vaikkapa juuri tätä Helsinki—Riihimäki-välin suunnittelua. Se olisi ollut nyt kaikissa muodoissa hakukelpoinen, jos olisi ajoissa toimittu suunnitelmien suhteen.

Tuossa valtiovarainvaliokunnan liikennejaostossa oli kuultavana näitä keskeisiä tahoja, ja ratainvestointien osaltahan paljastui se, että tämä 1,7 miljardin kehittämisvara, joka tänne on saatu leivottua, [Puhemies koputtaa] on vain noin puolet tai kolmasosa siitä, mitä tosiasiallisesti tarvitaan [Puhemies koputtaa] ihan nykyisen ydinverkon ylläpitämiseen tulevan 12 vuoden aikana.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Koponen Ari.

15.31 **Ari Koponen ps** (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Liikenteen ja erityisesti yksityisauton käyttäjien verot ja maksut ovat jo nyt kohtuuttoman kireät. Samalla tiestö on keltavotomassa kunnossa monin paikoin. Kyllä kansalaiset paljon kysyvät, mihin autoilusta otettavat verot käytetään. Ja täytyy muistaa, että väyläverkon laatu on suoraan yhteydessä yritysten toimintaedellytyksiin ja työllisyyteen.

Selonteossa on paljon kannatettavia ehdotuksia, mutta nyt tarvitaan sitten tekoja. Tälläkin kaudella on ollut paljon parlamentaarisia ryhmiä, missä maalaillaan todella hienoja asioita mutta missä sitten konkretia jää kokonaan pois tai hyvinkin vähälle. Mutta on ollut kyllä hieno kuulla, että tämä parlamentaarinen ryhmä on kuulemma ollut oikeasti parlamentaarinen ryhmä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Marttinen.

15.32 **Matias Marttinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Saavutettavuus on olennainen osa kaupunkien ja alueiden elinvoimaa ja kehitystä. Siksi on tärkeää, että selonteossa on kiinnitetty tähän erityistä huomiota. Nimittäin monien pienempien kaupunkien saavutettavuus on heikkoa, ja ne ovat tämän takia myös jääneet suurempien kaupunkien kehityksen ulkopuolelle.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Selonteko tukee esimerkiksi vahvasti henkilöjunaliikenteen kehittämistä ja tämän saavutettavuuden laajentamista uusille paikkakunnille. Esimerkiksi oma kotikaupunkini Rauma on tällä hetkellä Suomessa suurin kaupunkiseutu, jonne ei ole toimivaa henkilöjunaliikenteen yhteyttä. Nyt on tärkeää ja hienoa, että selonteko tukee nimenomaan tätä verkoston laajentamista.

Meillä on tehty kaikki tarvittava selvitystyö asian osalta, ja oikeastaan kuokka voidaan lyödä maahan. Mutta nyt kysyn teiltä, arvoisa ministeri: mikäli selonteko hyväksytään eduskunnassa, niin mihin toimenpiteisiin te ryhdytte, että tämä henkilöjunaliikenteen verkosto saadaan laajennettua uusille kaupunkiseuduille siten, että myös pienempien kaupunkien saavutettavuus paranee?

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Aittakumpu.

15.33 Pekka Aittakumpu kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän ministeri Harakkaa ja kaikkia liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun osallistuneita.

Keskusta puolustaa jokaisen oikeutta asua kotiseudullaan haluamassaan niemessä, notkossa tai saarelmassa. Meille oli äärimmäisen tärkeää, että koko maa on hyvin huomioitu tässä suunnitelmassa. Huomioitu on myös se, että Suomen liikenteestä kulkee edelleen ja tulevaisuudessakin valtaosa kumipyörien päällä.

Viime viikolla Kuusamossa jouduttiin kevätsään pehmentämään soratien vuoksi pyytämään apua Puolustusvoimilta. Paikalle saatiin telakuorma-auto tienvarren asukkaiden turvaksi. Tien kunnostuksen lykkääminen johtaa vaikeisiin tilanteisiin. Siksi on hyvä, että perusväylänpitoon saadaan korotus, ja myöskin se, että yksityisteiden valtionavustusta nostetaan. Kuten todettu, rahan tarve on edelleen suuri ja suunta — tämä oikea suunta, mikä tässä suunnitelmassa on — tarvitsee edelleen vahvistusta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kvarnström.

15.34 Johan Kvarnström sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä ja historiallinen. Se luo strategisia edellytyksiä pitkäjänteiselle liikennepolitiikalle. Kiitos kaikille, jotka ovat osallistuneet tämän suunnitelman valmisteluun, ja erityisesti ministeri Harakalle. On äärimmäisen tärkeää, että tämä kokonaisuus on valmisteltu parlamentaarisen ohjausryhmän johdolla. Ja vaikka jokainen hallitus tekee omat päätöksensä, niin on kaikkien intressissä, että on olemassa tällainen vakaa strateginen perustus.

Suunnitelman tavoitteet ovat oikeat. Yksi tärkeimmistä mielestäni on tämä, että uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestäväää liikennettä ja niistä saatavat yhteiskunnalliset hyödyt ovat suurempia kuin investointikustannukset. Uskon ja toivon, että tämä myös käytännössä tarkoittaa, että me priorisoimme sellaisia hankkeita, joiden hyöty—kustannus-suhde on hyvä. Erityisesti isoille hankkeille tämän pitää olla vaatimus. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Heinonen.

15.35 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille ja kaikille Liikenne 12 -suunnitelmaa tehneille. Muutama huomio.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Tässä keskustelussa te, arvoisa ministeri, toitte esille sen, että meidän tiestön korjausvelka pienenisi. Mutta kun luin esimerkiksi SKALin tuoretta raporttia, niin tähän vähennätte viime vuodesta: leikkaatte asfaltointimäärän itse asiassa puoleen. [Timo Harakka nauraa] Viime vuonna asfaltoitiin noin 4 000 kilometriä ja nyt 2 500 kilometriä. Ja SKAL kertoi [Timo Harakka: Entäs 2019?] — arvoisa ministeri, jos maltatte kuunnella — että pitäisi vuosittain asfaltoida 4 000 kilometriä, että korjausvelka siis kääntyisi laskuun. Ja nyt kun näitä teidän lukuja katsoo, niin totuus on se, että tänä vuonna huonokuntoisten asfalttiteiden määrä ei, arvoisa ministeri, vähene, vaan se lisääntyy 700 kilometrillä, eli tiestö menee huonompaan kuntoon. [Puhemies koputtaa] Annoitteko te hieman nyt väärää tietoa eduskunnalle?

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Asell.

15.37 **Marko Asell sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on ensimmäinen laatuaan. Näin sitä voi luonnehtia historialliseksi. Tätä on useamman hallituksen aikana parlamentaarisesti valmisteltu, ja on hienoa, että tämä viedään nyt Marinin hallituksen toimesta maaliin. Kiitos ministeri Harakalle siitä. Tämä pitkäjänteinen suunnitelma luo ennakoitavuutta elinkeinoelämälle, kunnille ja alueille sekä mahdollistaa tehokkaamman EU-rahoituksen hyödyntämisen. Pidän erittäin hyvänä myös sitä hallituksen linjausta, että samalla kun panostamme vahvasti väyläverkon ja raideliikenteen kehittämiseen, niin samanaikaisesti huolehdimme nykyisen verkon kunnosta aiempaa paremmin panostamalla myös korjausrakentamiseen. Korjausvelka kääntyy siis laskuun.

Kiitos hallitukselle myös siitä, että maamme vetovoimaisin maakunta ja elinkeinoelämän keskittymä Pirkanmaa on saanut hankkeisiinsa tukea. Näin pitää olla jatkossakin. Eri-tyisen tyytyväinen olen raideliikenteen entistä parempaan huomioimiseen. MAL-sopimusten sisältämät lähijunaliikenteen hankkeet ovat Tampereen ratikan kehittämisen ohella tärkeitä viedä eteenpäin ja kehittää edelleen. Ilmastoystävällinen ja helppo liikkuminen on tätä päivää ja vielä vahvemmin tulevaisuutta tieliikennettä unohtamatta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kaunisto, poissa. — Annan tämän debatin viimeisen puheenvuoron edustaja Kymäläiselle, ja sen jälkeen ministerille vielä 3 minuuttia. — Edustaja Kymäläinen.

15.38 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensimmäiseksi totean edustaja Heinoselle, aivan kuten ministeri täällä aiemmin sanoi, että suinkaan ei ole niin, että asfaltoidaan vähemmän seuraavina vuosina, kun ne rahat on jo siirretty ennakoon ja tehdään etupainotteisesti, eli yhteensä yli miljardilla laitetaan tämän hallituskauden aikana perusväylänpitoon lisää rahaa. Hallitus on nostanut sen 300 miljoonan euron vuosittaisen tasokorotuksen perusväylänpidon rahoitukseen. Tästä perusväylänpidosta ei tingitä, kuten se selkeästi täällä sanottiin. [Puhujan mikrofonit sulkeutuu]

Puhemies Anu Vehviläinen: Jostain syystä meni mikrofonit pois päältä. [Marko Asell: Oho, sori!] Pitäisikö ottaa uudestaan?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

— Painija nappasi puheenvuoron. [Timo Heinonen: Niskalenkki!] — Todellinen niskalenkki. Unohtaa jo itsekkin, mitä oli puhumassa. Joka tapauksessa se, mitä olin sanomassa, niin tämä hallitus on aloittanut jo yli 2 miljardilla eurolla erilaisia kehittämis- ja peruskorjaushankkeita, ja tämä on tehty hyvässä yhteistyössä alueiden kanssa, kuten nämä suuret raidehankkeet ja investoinnit.

Puhemies Anu Vehviläinen: Ja nyt ministeri Harakka, 3 minuuttia, ja sen jälkeen siirrymme puhujalistaan. — Ministeri Harakka, olkaa hyvä.

15.40 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitos, arvoisa puhemies! Ja kiitos näistä viimeisimmistäkin kommentteista.

Tämä Liikenne 12 -suunnitelma on, kuten sanoin, kompassi, ja kun sen mukaan mennään, niin odotettavissa on, että tämä vuosikymmenten laiminlyönti tulee korjattua tämän 12 vuoden aikana.

Mutta edustaja Koponen kysyi, mitä nyt jo tehdään ja mitkä nyt ovat ne teot. Kuten sanoin — ja kuten edustaja Kymäläinenkin tuossa vielä toisti — se yli miljardin euron lisäys perusväylänpitoon tällä hallituskaudella alkaa jo näkyä. Viime vuonna tehtiin todellakin se ennätys, eli 4 000 kilometriä päällystettiin tietä, mikä oli kaksi ja puoli kertaa se, mitä vuonna 2019. Jos nyt tätä tulevaa kesää verrataan vuoteen 2019, niin kasvu on vaatimattomampaa: vain 50 prosenttia enemmän nyt asfaltoi tämä hallitus kuin edeltäjänsä [Timo Heinonen: Leikkaus, se on leikkaus!] tänä kesänä, jolloin kyllä voitaneen todeta, että tämä satsaus alkaa jo näkyä. Ja itse asiassa Väylävirasto julkaisi juuri viime viikolla asiakas- kyselynsä: yli 10 000 asiakasta, sekä yksittäisiä asiakkaita että raskaan liikenteen ammattilaisia, vastasi ja sanoi olevansa erittäin tyytyväinen teiden kunnossapitoon — alkää nyt vielä poistuko, edustaja Heinonen [Timo Heinonen: En! Olen tulossa puhumaan!] — tienpitoon ja ennen kaikkea talvikunnossapitoon, joka on meidän suurimpia haasteitamme tässä vaikean ilmaston maassa.

Edustaja Marttiselle toistettakoon nyt vielä se, että tämä Liikenne 12 on strateginen suunnitelma. Se ei sisällä hankelistausta, ja siksi me nojaamme sekä Väyläviraston investointiohjelmaan että Liikenne- ja viestintäviraston tuottamaan strategiseen tilannekuvaan varmistuaksemme siitä, että ne kehittämistarpeiden kaikkein tärkeimmät, tehokkaimmat, hyödyllisimmät ja välttämättömimmät tarpeet ja samaan aikaan siis nämä kolme tärkeintä kriteeriä, saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus, tulevat huomioitua koko maassa kaikissa liikennemuodoissa, ja vakuutan, että kyllä myöskin alemmalla tieverkolla, koska on ihan selvää, jos ajatellaan nyt metsäautoteitä ja metsäteitä, että se tässä metsäteollisuuden maassa on aivan keskeinen väylä.

Ei pidä myöskään unohtaa vesiväyliä. Niitten rooli, samoin kuin satamien rooli ja merikuljetusten rooli tässä maassa, jossa 95 prosenttia viennistä kulkee meritse, on ollut tämän hallituksen ja oman toimenkuvani kannalta kaikkein keskeisimpiä huolenaiheita ja myöskin huolenpidon aiheita koko tämän ajan ja tulee olemaan jatkossakin.

Mutta kiitän omalta osaltani tästä rakentavasta lähetekeskustelusta, ja olen edelleen hyvin kiitollinen siitä, että me olemme yhteistuumin parlamentaarisesti [Puhemies koputtaa] voineet antaa vahvat suuntaviivat eteenpäin tämän vuosikymmenen loppuun ja sen ylikin.

Puhemies Anu Vehviläinen: Ja sitten siirrymme puhujalistaan. — Ja edustaja Heinonen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

15.43 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri, suotta olitte huolissanne. En ole mihinkään poistumassa. Kiitos hyvästä keskustelusta.

Haluan kyllä antaa ensin kiitosta siitä työstä, mitä tämän Liikenne 12 -työn parissa on tehty, ja se arvo on nimenomaan se, että tässä salissa löytyy tällaista tahtoa pitkäaikaisemmalle tarkastelulle. Sehän on ollut se yhteinen tavoite, ja sen eteen on täällä tehty työtä, ja on ollut mukava kuulla, että se on ollut aitoa parlamentaarista työtä, jota tässä on tehty.

Mutta eihän se sitä poista, että meillä ei voisi olla erilaisia lähestymiskulmia ja huomioita näissä liikennekysymyksissä, tai ei se poista sitä, kun vasemmisto täällä totesi, ettei saisi veroista puhua, kun liikenteestä puhutaan. Totta kai, liikenteeltä kerätään yli 8 miljardia vuositasolla erilaisia veroja ja maksuja, ja siinä rahassahan on kyse siitä, mihin sitä käytetään. Ihan aiheellisesti täällä tuotiin myös opposition puheenvuoroissa esille, että tätä rahaa pitäisi ohjata enemmän liikenneverkkoon.

Haluan nostaa esille yhden huomion radalta: päärata. Olen huolissani siitä, että edelleen suunnitellaan tätä Hämeen ohitusrataa, joka ohittaisi Riihimäen ja Hämeenlinnan, ja toivon, että tässä nyt palattaisiin sille perinteikkäälle pääratalinjaukselle ja tehtäisiin ne lisäraiteet sinne.

Olen myös huolissani siitä, että VR:n kiinnostus seutujunia eli niin sanottuja R- ja Z-junia kohtaan on laskenut merkittävästi, ja toivoisin, että myös tähän kiinnitettäisiin huomiota. Tämä vahvistaisi näiden raiteiden käyttöä merkittävästi.

No, sitten kevyen liikenteen väylät ovat yksi tärkeä. Itse asiassa tällä hetkellä se on ihmisten mielestä tärkein lähiliikuntapaikka kuntoilun, pyöräilyn ja monen muun näkökulmasta, ja se on varmasti meidän yhteinen tavoite, että niitä voitaisiin saada enemmän.

Sitten tähän tiestökysymykseen: Meidän tieverkon kokonaispituushan on reilu 450 000 kilometriä, ja tästä iso osa on yksityis- ja metsäautoteitä, kaupunkien ja kuntien teitä noin 26 000 kilometriä ja vajaa 80 000 kilometriä valtion maanteitä. Näistä teistä noin 50 000 kilometriä on päällystetty eli asfaltteita.

Tästä korjausvelastahan on pitkään puhuttu. Kun viime kaudella ryhdyttiin tätä korjausvelkaa umpeen kuromaan ja tekemään näitä panostuksia silloisen liikenneministeri Anne Bernerin johdolla, niin haluan antaa kiitosta, että tätä työtä myös tämä hallitus on jatkanut. Vuonna 2019 väyläverkon korjausvelka oli kuitenkin edelleen noin 2,8 miljardia.

Viime vuonna näitä asfaltointeja tehtiin tuo noin 4 000 kilometriä, ja se taitaa olla sellainen tietynlainen minimimäärä, missä meidän pitäisi pystyä olemaan useita vuosia perästyen, niin että se korjausvelka tosiasiallisesti kääntyisi laskuun. Ja ei tämä ollut minun arvioni, vaan tämä oli siis Suomen Kuljetus- ja Logistiikka SKAL ry:n arvio, että asfalttoinnin osalta korjausvelan taittaminen vaatii vähintään 4 000 tiekilometrin päällystämistä vuodessa. ”Tiestöstä huolehtiminen on sekä ympäristöteko että hyvinvointiteko. Parempi tie merkitsee tienkäyttäjille lisääntyvää turvallisuutta ja työhyvinvointia sekä pienenevää polttoaineen kulutusta ja ilmastokuormitusta.” Näin totesi SKAL, kun he ottivat kantaa siihen, että tälle vuodelle tuo asfaltointimäärä leikkaantuu viime vuoden 4 000 kilometristä 2 500:een.

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja, edustaja Kalle Jokinen on pitänyt usein esillä sitä, että tämä suhta ei ole ihan kohdallaan siinä, miten paljon meillä tehdään matkoja kumipyörillä ja raiteilla ja tieliikenteessä. Yli 90 prosenttia henkilöliikenteestä tapahtuu kumipyörillä ja yli 80 prosenttia näistä henkilöautoin.

Arvoisa puhemies! Pidän kuitenkin hyvänä sitä, että tällainen yhteinen tahtotila tähän meidän kansallisomaisuuteemme on, on puhe sitten siitä vanhasta tieverkosta, sen kunnos-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

sapittamisesta, mikä on meidän yhteinen omaisuutemme, mutta myös siitä, miten me saamme tähän maahan entistä parempia tieverkkoja, raideverkkoja ja muita tulevaisuudessa, niin että voimme pitää koko Suomen elinvoimaisena.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Eskelinen.

15.48 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Marinin hallitus on nostanut liikennepolitiikan merkityksen Suomen kasvun ja aluepolitiikan näkökulmasta hallituksen agendalla isoon rooliin. Kun tuossa eduskuntavaalien alla kysyttiin eri maakunnista kärkiasioita tulevan eduskunnan hoidettaviksi asioiksi, niin saavutettavuus nousi erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnissa merkityksessä ohi jopa sosiaali- ja terveyspalveluiden. Nyt siihen toiveeseen on tällä liikennejärjestelmätyöllä ja tämän hallituksen liikennepolitiikalla vastattu. Hallitus on tehnyt jo aiemmin merkittäviä päätöksiä väyläverkon investointien ja perusväylänpidon rahoituksen lisäyksen myötä, ja käynnissä on tai lähdessä on iso joukko liikenneinvestointeja niin raide-, tie- kuin vesiliikenteessä ympäri Suomea.

Nyt käsittelyssä oleva liikennejärjestelmäsuunnitelma on merkittävä parlamentaarisen yhteistyön näyttö siitä, että pystytään yli hallituskausien linjaamaan koko Suomen saavutettavuutta ja liikennejärjestelmän kehittämistä sekä linjaamaan myös rahoituskehystä. Siitä kiitos ministeri Harakalle ja kaikille mukana olleille, sekä kiitos, niin kuin tuossa debattissa kerroin, myös sille laajalle joukolle maakuntien liikennejärjestelmätyössä mukana olleille. Ja erityinen kiitos myös itäsuomalaiselle yhteistyölle tässä valmistelussa. Maakunnallinen liikennejärjestelmätyö oli hieno harjoitus- ja kehittämisprosessi tämän sektorin vahvasta yhteistyöstä, millä saadaan pitkällä aikajänteellä asioita eteenpäin.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta haluan nostaa muutaman asian esille päätavoitteen saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus alta.

Pitkän aikavälin rahoituskehyksen tason linjaus ja perusväylänpidon sekä yksityisteiden pysyvän rahoituksen tason korotus — tällä pystytään lähivuosina kääntämään korjausvelka laskuun ja turvaamaan erityisesti meidän alemman tieverkkomme liikennöitävyyttä, joka on teollisuuden, raaka-ainekuljetusten ja ihmisten arjen sujuvuuden näkökulmasta tärkeää erityisesti tuolla maakunnissa.

Suunnitelman tavoiteasettelussa on hyvää kaikkien liikennemuotojen huomioiminen niin raideliikenteen, tieväylästä, vesiliikenteen kuin lentoliikenteenkin kehittämisen osalta. Lisäksi se, että Suomessa suhteellista saavutettavuutta kohennetaan maakuntien välillä, on tärkeää, ja Itä-Suomihan tässä on tällä hetkellä takamatkalla. Väylästä kokonaisvaltainen kehittäminen on tärkeää Suomen teollisuuden kilpailukyvyille, maakuntien elinvoimalle ja koko Suomen kehittämiselle ja arjen liikkumiselle. Liikkumisen ja liikkumismuotojen kehittäminen tukee myös kestävä liikenteen edistämistä, liikenneturvallisuutta sekä ilmastotavoitteitamme, joka on ohjelmassa vahvana painopisteenä muun muassa MAL-sopimuksen, joukkoliikenteen, digiliikenteen ja pyöräilyn osalta.

Tulevaisuusinvestoinneista nostan esille nämä isot raidehankkeet, hankeyhtiöt, jotka nyt sitten ovat kasassa ja suunnittelutyö näiden osalta niin itään, länteen kuin pääradan suuntaan on etenemässä, sekä Saimaan vesiliikenteen aiemmat päätökset ovat vesiliikenteen osalta kyllä merkittävä kehitysloikka vesiliikenteen mahdollisuuksissa ja suomalaisen viennin osalta ja sitten maakuntien näkökulmasta tämä kirjattu kolmen tunnin saavutettavuus lentoliikenteen kautta maakuntakeskuksiin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Sitten on myös huolenaiheita, ja varmaan jatkokeskustelussa ne nousevat esiin. Erityisesti haluan nostaa esille tämän maakuntien lentoliikenteen, joka nyt sitten väliaikaisesti hoidetaan vuodenvaihteeseen asti, ja pitää nyt sitten todellakin huolehtia, jotta lentoliikenne jos ei markkinaehtoisesti niin jotenkin sitten vuoden 22 alusta jatkuu. Toinen on toiveena tietysti, jotta nyt lopultakin Savon ja Karjalan radan peruskorjaukset saataisiin suunnittelussa liikkeelle. Ja kolmantena ehkä on se huolenaihe perusväylänpidon rahoituksen kehysratkaisusta, jotta nyt sinne ei isketä ensimmäisenä.

Yksi toive on: kun Saimaan hieno päätös on tehty, niin toivoisin myös, että sisävesiliikenteen satamien osalta tehtäisiin kasvu-, kehittämissuunnitelma, jolla pystyttäisiin sitten tätä viennin kasvupotentiaalia hyödyntämään maakunnasta.

Arvoisa puhemies! Nyt on tärkeää, että ohjelmaa päästään toteuttamaan jo tällä hallituskaudella niiden askelmerkkien mukaan, mitkä on yhdessä sovittu, [Puhemies koputtaa] ja kesän jälkeen LJS 12 -suunnitelman ensimmäisten hankkeiden, Väyläviraston valmistelua pääsemme politiikkapuolella ruotimaan. — Kiitoksia.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Piirainen.

15.54 Raimo Piirainen sd: Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset vielä ministeri Harakalle tästä yhteistyöstä, ja myös muille osallisille. Nämä liikenneasiat ja kalastusasiat ovat semmoisia, että niistä saa kiistan aikaiseksi muuallakin kuin Alman baarissa, ja väittelyä on riittänyt ja riittää varmaan vielä tämänkin jälkeen. Mutta voin sanoa, että olemme nyt tietyllä tavalla historiallisen asian äärellä. Olemme pystyneet parlamentaarisesti linjaamaan yhteisen näkemyksen 12-vuotisesta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Parlamentaarisia työryhmiä on ollut aikaisemminkin liikenteen saralla — muistelemme kautta 2011—15, jossa muistaakseni myös Eestillä oli — mutta ne ovat rajoittuneet sille parlamenttikaudelle, eli se on ollut tietyllä tavalla lyhytnäköisempää.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strategisen tason suunnitelma 12 vuoden ajanjaksolle, ja sitä päivitetään parlamenttikausittain. Parlamentaarinen suunnitelma sitouttaa puolueet yhteisen näkemyksen eteenpäinviemiseen yli parlamenttikausien. Tämä on minusta tässä varmaan se pihvi.

Arvoisa rouva puhemies! Suunnitelman tavoitteet: Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme tavoitetta, saavutettavuuskriteeri, kestävyyskriteeri ja tehokkuus. Kaikilla näillä on yhteinen, rinnakkainen pyrkimys hillitä ilmastonmuutosta.

Arvoisa puhemies! Suomessa olemme jääneet jälkeen esimerkiksi Ruotsista EU-rahoituksen hyödyntämisessä väyläverkon kehittämiseksi, ja pitemmän aikavälin suunnitelmalla on nyt mahdollisuus päästä paremmin kiinni TEN-T-ydinverkon ja myös CEF-rahoituksen piiriin. Tässä Suomella tulee olla aktiivinen rooli ja ennen kaikkea ennakoiva. Ennen kaikkea EU-rahoituskohteiden raideliikenteen kehittäminen on painopiste täällä CEF-puolella, ja minä tietenkin toivon, että liikenneturvallisuuden nimissä raskasta liikennettä pitkillä kuljetusväleillä voitaisiin siirtää raideliikenteen puolelle.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmän kehittäminen on olennaista muun muassa alueiden käytön, alueiden kehittämisen, elinkeinoelämän kilpailukyvyyn, ilmastonmuutoksen torjunnan, kansalaisten hyvän arjen sekä huoltovarmuuden kannalta. Liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen asetamat vaatimukset.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Selonteon rahoitukselliset linjaukset jakautuvat kahteen linjaan. Meille sosiaalidemokraateille tärkeä asia valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on liikenneväylien korjausvelan vähentäminen. Pidän kyllä yhtä tärkeänä väyläverkon kehittämistä. Pääpaino korjausvelan alentamisessa on perusväylänpidon puolella, ja kehittämisessä pääpaino on raideliikenteen sektorilla. Näissä ei rahoituksellisesti ole isoja eroja, mutta kumminakin pääpaino on kehittämisessä raideliikenteen osalta.

Perusväylänpidon rahoituksen korotuksella pystytään vähentämään korjausvelkaa, ja korjausvelka vähenee suunnitelmakaudella 2,8 miljardista eurosta 2,2 miljardiin euroon vuoteen 2032 mennessä. Maanteihin kohdistuu puolentoista miljardin ja rautateihin 1,25 miljardin korjausvelka. Ja niin kuin täällä aikaisemminkin on todettu, tällä kaudella korjausvelkaa vähennetään miljardin verran.

Arvoisa rouva puhemies! Liikennejärjestelmän kehittämisessä korostuvat yhteistyö eri toimijoiden välillä ja erilaisten toimenpiteiden yhteensovittaminen, ja valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma mahdollistaa liikennejärjestelmän pitkäjänteisen kehittämisen Suomessa. Liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan liikenteen kansainvälinen luonne ja kansainväliset kehityssuunnat.

Ja, puhemies, tähän lopuksi vielä, että tästä alueiden saavutettavuudesta olemme pystyneet kirjaamaan sinne sen kolmen tunnin aikarajan. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitoksia. — Ja edustaja Ikonen.

15.59 Anna-Kaisa Ikonen kok: Arvoisa puhemies! Käsissämme on historian ensimmäinen 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sen laatimisesta sovitettiin jo edellisvaalikaudella, jotta liikennepolitiikkaan saataisiin pitkäjänteisyyttä yli hallituskausien ja puoluerajojen eikä liikennepolitiikka heiluisi kaudesta toiseen. On ollut ilo olla mukana tässä valmistelussa, ja kiitän kaikkia osapuolia hyvästä yhteistyöstä tämän suunnitelman laadinnassa. Liikennepolitiikka on hyvä esimerkki siitä, että me tarvitsemme politiikassa myös yhteisiä pitkäjänteisiä tavoitteita, joihin voimme sitoutua yli päivittäisen kohinan. Kyse on tulevaisuuspäätöksistä. Liikennejärjestelmä on laaja kokonaisuus, ja se kattaa kaikki liikennemuodot. Toimivat liikenneyhteydet ovat elinvoimalle ja kilpailukyvyllä kriittisiä. Niillä on suuri merkitys myös koronavuoden nousumisessa ja arkisessa elämässämme. Siksi liikennejärjestelmän kehittämiselle asetetut tavoitteet, saavutettavuus, tehokkuus ja kestävyys, ovat kaiken ytimessä.

Kokoomus pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmässä Suomi saadaan raiteille. Edistämme nopeita raideyhteyksiä, korjaamme tieverkon kasvanutta korjausvelkaa, kehitämme lentokenttäverkostoa ja vastaamme kasvavien kaupunkien haasteisiin. Liikkumisen on oltava sujuvaa kulkumuodosta riippumatta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman on kyettävä vastaamaan Pohjois-, Etelä-, Itä- sekä Länsi-Suomen pitkäaikaisiin tarpeisiin. Näihin haasteisiin tässä on haettu yhteisiä ratkaisuja.

Lopuksi muutama kriittinen huomio.

Kokoomus edellytti, että tästä suunnitelmasta poistettiin yksityiskohtainen esitys valtion ja kuntien kustannustenjakomallista, koska se ei ollut kuntaosapuolen hyväksyttävissä. Yhteisrahoitusmallin hyvä ajatus on se, että valtio tukee esimerkiksi kaupunkiseutujen kasvun kestävästä vastaanottamisesta tukevia liikenneinvestointeja ja kunnat osallistuvat kustannuksiin silloin, kun ne hyötyvät hankkeista. Tähän tarvitaan yhteisiä pelisääntöjä. Nyt esitetyn muotoilun koettiin kuitenkin vyöryttävän kaupungeille ja kunnille uutta rahoitus-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

vastuuta valtion liikenneinfrastruktura liian kaavamaisesti ja yksipuolisesti ja kaiken lisäksi tilanteessa, jossa sote-uudistus samanaikaisesti heikentää kuntien rahoitusasemaa ja investointikykyä merkittävästi. Tämä voisi vaarantaa joidenkin investointien toteutumisen. Eestimme tästä syystä asian ohjaamista jatkoneuvotteluihin tämän vuoden aikana yhteisten pelisääntöjen löytämiseksi. Sinällään rahoituksen pohjaa on hyvä laajentaa ja hakea myöskin uudenlaisia rahoitusmalleja. Tällä en viittaa ruuhkamaksuihin, niitä ei tarvitse edes laisäädännöllä mahdollistaa — olkoonkin, että päätökset ovat kunnilla — vaan enemmän erilaisia PPP-malleja, tai kannustaisin myöskin allianssimallin hyödyntämiseen näiden liikenneinvestointien tekemisessä. Siitä on ainakin omassa kotikaupungissani Tampereella saatu hyviä esimerkkejä: aikataulu on pitänyt, ja kustannukset on saatu hallintaan. Eli malleja on. — No juu, tämä oli tästä kustannusten jaosta ja rahoituspohjasta.

Toiseksi suunnitelmassa linjataan, että EU-rahoitusta hyödynnetään täysimääräisesti. Nyt näin ei ole tehty eikä TEN-T-verkon keskeisille osille haettu kevään haussa rahoitusta. On totta, että toteutukseen ei vielä voitu hakea, mutta kyllä näen, että suunnittelua tulee saada nopeasti liikkeelle, koska kyllä aina se, että päästään kiinni siihen rahoitukseen, seuraavassa haussa sitten mahdollistaa sen, että voidaan nopeammin hakea ja päästä kiinni näihin suurempiin suunnittelusummiin. Kiinnitämme huomiota tässä yhteydessä myöskin siihen, että tämä epäkohta, että nyt EU-rahoitusta ei ole haettu täysimääräisesti, on korjattava tulevassa kesän haussa.

Lopuksi: Kriittinen merkitys tulee olemaan myöskin sillä, miten varsinainen investioitiohjelma tämän suunnitelman pohjalta laaditaan. Odotamme, että se laaditaan hyvässä vuorovaikutuksessa. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ledamot Kvarnström.

16.03 Johan Kvarnström sd: Ärade talman! Inledningsvis vill jag rikta ett stort tack till alla som har bidragit till den här riksomfattande trafiksystemplanen, och speciellt till kommunikationsminister Harakka. Det här dokumentet är historiskt. Det är en bra början, en stark grund, en strategisk och långsiktig syn på hur trafiksystemet ska skötas och utvecklas under tolv år. Det handlar förstås om att skapa förutsägbarhet och därmed möjliggöra bättre planering. Det handlar också om att göra trafiksystemet mer hållbart och effektivt. Vi socialdemokrater har länge efterlyst och arbetat för en sådan här plan, och det är verkligen glädjande att den nu behandlas här i denna sal efter att ha beretts under den parlamentariska styrgruppens ledning, och efter att ha beaktat remissvar och synvinklar från en stor mängd intressegrupper.

Även om varje regering också hädanefter kommer att sätta sin egen prägel på trafikpolitiken så är det bra om vi har en gemensam grund att bygga på, om vi över valperioder kan enas om de stora strategiska linjerna. Det är av stor vikt att basunderhållet prioriteras, att vi tar hand om och utvecklar vår infrastruktur och har en långsiktig plan för hur vi åtgärdar reparationsskulden som gäller både vägnätet och bannätet. Det är också viktigt att vi blir bättre på att använda oss av EU-finansiering, vilket möjliggörs just tack vare långsiktig planering.

Arvoisa puhemies! Tämä suunnitelma parantaa tosiaan ennakoitavuutta ja parantaa Suomen mahdollisuuksia saada EU-rahoitusta liikennehankkeisiin. Yksi tärkeä linjaus on perusväylänpidon rahoituksen pysyvä tasonnosto. Olemme jo tällä kaudella päättäneet hyvis-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

tä satsauksista, ja suunnitelman mukaan perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso olisi noin 1,4 miljardia euroa vuodesta 2025 alkaen. Korjausvelan vähentäminen on strateginen tavoite, ja tämä suunnitelma tuo näkymän sen hoitamiseen.

Suunnitelman tavoitteet ovat mielestäni oikeat. Yksi tärkeimmistä on, että uudet liikenneinvestoinnit edistävät kestävästä liikennettä ja niistä saatavien yhteiskunnallisten hyötyjen pitää olla suurempia kuin investointikustannusten. Uskon ja toivon, että tämä myös käytännössä tarkoittaa, että me priorisoimme sellaisia hankkeita, joiden hyöty—kustannus-suhde on hyvä. Erityisesti isoille hankkeille tämän pitää olla vaatimus, ja juuri sen takia, että meillä ei ole varaa kaikkiin hankkeisiin toivelistoilla, meidän pitää priorisoida tämän mainitun tavoitteen perusteella.

Suunnitelmassa lukee myös viisaasti, että palveluiden osalta toimenpiteet suunnataan siten, että ne saavat aikaan mahdollisimman paljon päästövähennyksiä ja/tai saavutettavuutta suhteessa kustannuksiin. Tämän tyyppiset linjaukset ovat juuri niitä, mitä me tarvitsemme seuraavan 12 vuoden aikana. On koko Suomen etu, että liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee.

Ärade talman! Det är av stor vikt att den här planen strävar till att göra beslutsfattande i trafikfrågor mer faktabaserat. Det är också av stor vikt att konsekvensbedömningens roll i planeringen betonas. En sak som har med det att göra är att behovet av att utreda tillräckligt många alternativ borde finnas med. Till exempel vad gäller nu aktuella järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo så saknas ännu ett utrett alternativ om dubbla spår på vissa avsnitt av den befintliga kustbanan.

Ett av de centrala målen för den här trafiksystemplanen är att trafiksystemets samhällsekonomiska effektivitet förbättras. Det står mycket träffande att en strategisk linje är att nya trafikinvesteringar främjar hållbar trafik och den samhällsnytta som de genererar är större än investeringskostnaderna. Det här är rätt och riktigt. Ju större kostnader det handlar om, desto större krav måste ställas på samhällsnyttokvoten. Och för det så kallade entimmeståget emellan Helsingfors och Åbo finns ännu inte — rätta mig om jag har fel — fakta som visar att samhällsnyttan vore större än investeringskostnaderna, som stiger närmare 3 miljarder euro. Tvärtom visar Trafikledsverkets utredning att investeringen inte skulle betala sig tillbaka och att miljö- och klimatnytta vore försumbar.

Det är också förstås öppet hur mer distansarbete påverkar den här typen av projekt. Men som flera har konstaterat, så det vi gör nu med den här planen, det är historia. Finlands tolvåriga trafiksystemplan är den första i sitt slag — en långsiktig plan som ger möjlighet till att uppnå mer på ett förutsägbart sätt och med stark parlamentarisk förankring. — Kiitos, tack.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, tack. — Ja ministeri Harakka.

16.08 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Ihän tähän loppuun omalta osaltani vain pari huomiota.

Toivon, että annettaisiin oikeaa tietoa näistä EU-tukihakemuksista. Olemme hakeneet kaikkiin hankkeisiin, jotka ovat näitten kriteerien osalta voineet tulla hyväksytyiksi. Nyt on niin, että ne kriteerit eivät aina suosi sitä vaihetta, jossa me olemme näitten hankkeiden suhteen. Ja varsinkin toivoisin oikeaa tietoa sen tähden, että tämä hallitus on historiallisella tavalla onnistunut hankkimaan raidehankkeisiin EU-tukea, aivan eri tavalla kuin edeltäjensä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Toinen asia, jossa toivoisin myöskin ehkä tarkkuutta, on se, että — kuten sanoin — valtion on oltava ennakoitava ja luotettava sopimuskumppani. Kun Vantaalla tai Tampereella suunnitellaan ratikkaa, niin on tärkeää heti alussa tietää, mitä valtiolta voi odottaa sen osalta, miten valtio rahoitusosuuksillaan on mukana siinä. Eli Liikenne 12 -ohjelmaan on kirjattu toteutuneet kustannusjaot suurten kaupunkien osalta viime syksyllä. Tämä siis vain avoimuuden ja vahvan yhteistyön hengessä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään, ja asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa päiväjärjestyksen muiden asiakohtien tultua käsitellyiksi.

Asian käsittely keskeytettiin kello 16.10.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 18.44.

Puhemies Anu Vehviläinen: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 5 käsittelyä. — Keskustelu, edustaja Ollikainen.

18.44 **Mikko Ollikainen r:** Arvoisa rouva puhemies, ärade fru talman! Ministeri Harakka totesi aikaisemmin tällä paikalla, että nyt kun käsitellään tätä valtakunnallista, historiallista liikennejärjestelmää, niin nyt on historian havinaa. Näin on. Vihdoinkin meillä on valtakunnallinen suunnitelma. Se on strateginen, pitkäjänteinen ja tulevaisuuteen suuntautuva. Suunnitelma kattaa kaikki kulkumuodot maalla, merellä ja ilmassa — myös maan alla, kun tietoyhteyksistä puhutaan — ja tämä suunnitelma kattaa koko maan. Tämä suunnitelma koskee ihan kaikkia, jokaista suomalaista.

Minulla oli ilo olla mukana tässä parlamentaarisessa työssä, ja suuri kiitos tästä ministeri Harakalle ja kaikille kollegoille mutta myös virkamiehille ministeriössä, jotka tekivät suuren, suuren työn.

Den riksomfattande trafikplanen är den första av sitt slag och den täcker ända fram till 2032. Syftet med planen är att öka långsiktigheten i beslutsfattande kring trafiksatsningar, och i den finns linjedragningar som bland annat berör underhåll och investeringar av olika former av infrastruktur på land, till havs, i luften och även under marken då man ser på till exempel fiberdragningar.

Den riksomfattande trafikplanen är ett efterlängtat styrdokument som gynnar precis alla parter. Jag har inte träffat någon som inte tycker att den är välbehövlig. Den innehåller viktiga skrivningar om bland annat fungerande skärgårdstrafik men även satsningar på det lägre vägnätet, och bland annat det här har varit en ledstjärna för mig i mitt arbete i den parlamentariska gruppen. Vi ska minska reparationsskulden, och det är otroligt viktigt. Enligt planen ska den under perioden minska från 2,8 miljarder euro till 2,2 miljarder euro.

I beredningen av planen betonade vi i SFP att hamnarnas och de regionala flygfältens betydelse är otroligt viktig framför allt då det gäller exporten. Vi kan till exempel bara se på Österbotten och Mellersta Österbotten där nya industrisatsningar som är i röret just nu är värda närmare 4 miljarder euro. Detta är en del av infrastrukturen, att vi satsar på infra-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

strukturen så att det ska vara möjligt. Vi ska också komma ihåg att varje region är unik. Det är helt andra utmaningar i huvudstadsregionen än i Lappland och i östra Finland.

I trafikplanen framgår även centrala principer för nivåhöjningarna kring finansieringen, och här är framför allt reparationsskulden det väsentliga. Vi ska också se till så att varje parti binder upp sig kring den här planen. Den granskas varje riksdagsperiod, men det är viktigt att varje parti binder upp sig kring det här. Genom planen kan vi också bättre ha möjlighet att söka EU-finansiering, och det har vi inte varit så bra på.

Den här planen ger framtidstro till aktörer på fältet och det stödjer den långsiktiga verksamheten, inte bara offentliga sektorn utan också de som jobbar inom den här branschen. Det är också viktigt att vi satsar på olika plan så att vi är redo att starta då så krävs.

Digitalisaatio mahdollistaa paljon myös liikenteessä. Tietoyhteyksiä tarvitaan ja niitä hyödynnetään. Tässä puhutaan Digiradasta, tässä puhutaan älyteistä, ja muun muassa siitä ollaan puhuttu Kasitien osalta elikkä vientirannikon valtasuonen osalta, että se voisi olla älytie ja -hanke. Tämä logistiikan digitalisaatio on tärkeä. Se on myös päästöjen kannalta tärkeä asia, ja näen, että just tämän etätyön lisääntymisen myötä valokuituverkkoon tulee panostaa.

Turvallisuudesta on puhuttu täällä paljon ja kevyestä liikenteestä, ja haluan myös nostaa sen, että on tärkeää myös, että maaseudulla valtion teiden varrella on kevyen liikenteen väyliä.

Haluan vielä nostaa yhden asian tässä. Nyt puhuttiin, että neljä eri instanssia hoitaa tätä, mutta on todella tärkeää, että liikennehankkeissa, tiehankkeissa on läpinäkyvyyttä. Meillä on ministeriö, meillä on Väylä, meillä on Traficom, meillä on ely-keskus. Ihmisten pitää tietää, kuka päätöksiä tekee koskien tätä, ja suunnitteluun kannattaa panostaa.

Arvoisa puhemies! Kyse on todella hyvästä suunnitelmasta, ja on tärkeää nyt, että myös nämä kirjaukset tässä laitetaan täytäntöön. Tämä on hyvä suunnitelma, josta voidaan jatkaa. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Elo poissa. — Edustaja Kinnunen.

18.50 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa rouva puhemies! On upea asia, että suomalainen liikennesuunnittelu ottaa näin merkittävän askeleen. Liikennejärjestelmän suunnittelusta linjataan nyt kokonaisvaltaisesti ja pitkällä jäniteellä.

Liikenneselonteko on tehty yhdessä. Eduskuntapuolueet sopivat parlamentaarisesti tästä suunnitelmasta, joka huomioi kaikki liikenteen muodot. Strategisessa suunnitelmassa näkyy eri puolueiden, myös keskustan, kädenjälki. Mukana olivat kaikki eduskuntapuolueet ja melkoinen joukko muita toimijoita. Selonteko ohjaa liikennejärjestelmän suunnittelua ja rahoitusta usean vaalikauden ajan. Se tuo kehittämiseen jatkuvuutta ja pitkäjänteisyyttä. Tätä on tehty yhteistyössä yhteistä maalia kohti.

Meille keskustalaisille koko maan elinvoiman ja elämisen edellytykset ovat sydämen asia. Ne nousevat erityisen merkittävään asemaan, kun puheeksi tulee liikenne. Jotta kukin voi asua haluamassaan maankolkassa, tarvitaan kaikki alueet kattava hyvä tie- ja tietoliikenneverkosto. Liikenneväylämme ovat kansallisomaisuuttamme ja osa turvallista ympäristöä, joka meidän tulee pitää kunnossa. Yhteiskunnan huoltovarmuus, elinkeinoelämän tarpeet sekä sujuvat yhteydet kotoa kouluun, työhön ja harrastuksiin tulee ottaa huomioon. Jotta kulkeminen on turvallista, tarvitaan kunnossa olevia teitä. Harvaan asutun maan elin-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

voima perustuu osaltaan siihen, että ihmiset pääsevät sujuvasti liikkumaan. On selvää, että samanlaisia palveluita ei voida tarjota maakunnan taajamassa kuin pääkaupunkiseudulla, mutta sujuvat liikenneyhteydet ovat kuitenkin välttämätön edellytys kaikille. Maakunnan pienillä teillä pitkien välimatkojen maassa huomaa sen, mikä merkitys hyvällä tienpidolla on.

Arvoisa puhemies! Sekä Sipilän hallitus viime kaudella että Marinin hallitus tällä kaudella ovat tehneet vahvoja panostuksia perusväylänpitoon. Sipilän hallitus nosti rahoitusta kaikkiaan 600 miljoonalla eurolla. Nykyhallitus puolestaan nosti rahoitusta 300 miljoonalla vuodessa. Maanteiden korjausvelkaa alettiin purkaa viime kaudella, ja sitä on nyt jatkettu. Viime vuosi oli todella tärkeä vuosi. Joukkoliikenne toimii sujuvasti vain suurissa kaupungeissa, tarvitaan sujuvia tieyhteyksiä niin pohjoisesta etelään kuin idästä länteen. Koska polttoaineen kulutus laskee hyväpintaisilla teillä, kunnossa olevat tiet ovat osa luontomme suojelemista. Kevyen liikenteen väylät ovat tärkeitä niin turvallisuuden kuin kansanterveyden kannalta — niillä käydään lenkillä.

Nämä kaikki ovat tärkeitä panostuksia, joista meidän tulee huolehtia. Tiet ovat keskeinen osa maakuntien ja koko maan elinvoimaa. Ne ovat edellytys sille, että ihmiset liikkuvat ja tavarat kulkevat paikoilleen tuotantojen ketjussa. Kun pidämme huolta perusväylästä, meidän tulee kehittää myös alempiasteista tieverkkoa yksityisteitä myöten. Asukkaat, matkailijat, mökkiläiset, yritykset ja maatilat tarvitsevat tiensä. Koko maa tarvitsee raiteensa, satamansa, maakunnalliset lentokenttensä ja tietoliikenneyhteytensä. Tarvitaan digirataa ja älytietä. Etätyön ja monipaikkaisuuden lisääntyessä tämä on todella tärkeää.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Aittakumpu poissa. — Edustaja Werning.

18.55 Paula Werning sd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä merkittävä Suomessa ensimmäistä kertaa laadittu 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on vihdoinkin eduskunnan käsittelyssä. Suunnitelma on tehty vuosille 2021—2032, ja se tarkastetaan jatkossa hallituskausittain. Liikennejärjestelmäsuunnitelma on tehty hyvällä yhteistyöllä liikenne- ja viestintäministeriön ja parlamentaarisen työryhmän sekä muiden sidosryhmien kanssa tällä vaalikaudella. Lopputuloksena on valtakunnallisesti kattava suunnitelma, jonka tarkoituksena on kehittää Suomen kaikkia liikennemuotoja huomioiden myös työssäkäynti ja asumisen tarpeet.

Tarkoituksena on, että yhteistyö liikenneasioissa valtion ja kuntien kesken olisi jatkossa ennakoivampaa ja suunnitelmallisempaa myös elinkeinoelämää ajatellen. Siksi esimerkiksi tehdään merkittävä satsaus ratojen parantamiseen ja korjauksiin. Rataverkon uudistaminen ja monipuolisuus ovat tärkeitä toimenpiteitä myös päästöjen vähennyksen kannalta, ja näin tuetaan ilmastotavoitteita. Suunnitelma tukee myös tehokkaasti lento- ja satamatoimintoja. Lisäksi tämän suunnitelman avulla mahdollistetaan entistä tehokkaampi EU-rahoituksen hyödyntäminen.

Arvoisa puhemies! Keskeisiä haasteita liikennejärjestelmän kehittämisessä tulevat olemaan liikenneverkon huonokuntoisuus ja kasvava korjausvelka. Myös kansainväliset ilmastotavoitteet sekä valtion rajalliset resurssit luovat omat haasteensa. Liikenne 12 -suunnitelma on oikeudenmukainen ja koko maan tasavertaisesti huomioiva tekemällä kehittämistyötä pitkäjänteisesti. Kunnat ja alueet ovat tässä keskeisessä asemassa valtion lisäksi. Perusväylänpidon rahoituksen pysyvä tason nosto sisältyy myös suunnitelmaan. Suunnitelman mukaisesti rahoituksen tason on tarkoitus olla noin 1,4 miljardia euroa vuodesta

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

2025 lähtien. Hoito- ja korjauskuluissa huomioidaan vuodesta 2025 lähtien myös kustannustason nousut.

Kymenlaaksolaisena edustajana olen tyytyväinen, että Kymenlaakson viesti kuultiin. Tervetullut uutinen Kouvolalle, kuten myös Kotkalle, on tieto siitä, että suurimmassa kehittämistarpeessa olevien teiden joukkoon on listattu myös valtatie 15. Valtatie 15:n saaminen mukaan suurimmassa kehittämistarpeessa olevien teiden joukkoon on ensiarvoisen tärkeää, sillä tämä on se reitti, mitä pitkin maakunnan tärkein liikenneinfrahanke tulee toivottavasti etenemään mahdollisimman nopealla aikataululla. Lisäksi muun muassa Savon ja Karjalan ratojen Kouvola—Kuopio-, Kouvola—Joensuu- ja Kouvola—Imatra-osuuk-sien kehittämistä jatketaan.

Arvoisa rouva puhemies! Digitalisaation ja automaation edistäminen ovat tärkeitä asiakokonaisuuksia liikennesuunnitelmassa. Näiden kehittämisellä edistetään esimerkiksi valmistella olevia pilottihankkeita, kuten Digirataa. Kyseessä on joustava prosessi. Suunnitelma laaditaan hallituskausittain ja sitä tarkastellaan saatujen kokemusten myötä, ja suunnitelma kehittyy jatkuvasti esille tulleiden uusien asioiden avulla. Budjettipäätökset hankkeesta tekee kukin hallitus ja eduskunta, kuten tähänkin asti on tehty.

Pidän tätä merkittävää 12-vuotista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa erittäin onnistuneena kokonaisuutena, jota muokataan edelleen, jotta lopputulos olisi entistäkin parempi. Olen iloinen, että tätä suurta kokonaisuutta on viety määrätietoisesti SDP:n johdolla eteenpäin. Suuri kiitos tästä kuuluu liikenne- ja viestintäministeriölle ja etenkin ministeri Harakalle.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kivisaari.

19.00 Pasi Kivisaari kesk: Arvoisa puhemies! Liikenneväylät ovat osa suomalaista kansallisuusmaisuutta. Tällä vakavuudella niistä on myös huolehdittava ja niitä kehitettävä. Nyt käsittelyssä olevaa liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ovat valmistelleet kaikki eduskuntapuolueet ja monet yhteiskunnalliset tahot. Suunnitelma on tiekartta sananmukaisesti tulevaisuuteen. Suomi on iso ja harvaan asuttu maa, jossa tarpeet ja mahdollisuudet ovat erilaisia.

Isommissa kaupungeissa ja väestörikkailla alueilla on pääsääntöisesti paremmat tiet ja toimivampi julkinen liikenne, kun taas pienemmällä paikkakunnilla ja harvaan asutuilla seuduilla saatetaan körötellä heikkokuntoisia kinttupolkuja pitkin. Logiikka ei kaikin puolin kohtaa, koska juuri maaseudulla oma auto on ainoa mahdollisuus lähikauppaan tai terveydenhuoltopalveluihin. Keskustalle on tärkeää, että ihmiset voivat asua siellä, missä haluavat. Monipaikkaisuus ja etätyöt ovat lisääntymässä. Hajautettu yhteiskunta vaatii hyvät tiet ja tietoliikenneväylät koko maahan, siis koko maahan, sinne perämetsillekin. Kyse ei ole pelkästään ihmisistä, vaan esimerkiksi metsäteollisuus asioi usein yhteyksien päässä, jotka eivät ole valtateitä.

Autoilu itsessään on isossa murroksessa. Autoilun päästöjä pyritään vähentämään, mikä on hyvä asia, ja autot sähköistyvät vauhdilla. Myös autoteollisuus suuntaa katseitaan kohti vähäpäästöisempiä kulkupelejä. On tärkeää, että autoilu ei muutu kalliimmaksi heille, joilla ei ole muuta vaihtoehtoa, tämä on oikeudenmukaisuuskysymys. Autoiluun on pyrittävä löytämään nykyistä oikeudenmukaisempi verojärjestelmä, jossa kärrypolkuja köröttelevää Toyota-miestä ei kohdella samalla tavalla kuin hulppeita moottoriteitä päästelevää Mersu-miestä, siis verotuksen osalta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Puhemies! Olen itse siinä suhteessa onnellisessa asemassa, että asun pääradan varrella. Normaalioloissa juna on minulle ylivoimainen vaihtoehto työmatkoille. Matkat Seinäjoelta Helsinkiin sujuvat nopeasti ja mahdollistavat myös tehokkaan työskentelyn. Myös päärata tarvitsee kokonaisuudessaan kehittämistä. Kaksoisraide Tampereelta pohjoiseen on aivan välttämätön. Hyvä aloituskohde on Tampereen ja Seinäjoen välin kaksoisraisteistus reilun 100 kilometrin matkalta. Välillä kulkee 2,2 miljoonaa matkustajaa vuodessa, mikä on Suomen suurin matkustajamäärä yksiraiteisella radalla. Nyt junat pysähtelevät keskellä korpea odottelemaan vastaantulevaa liikennettä. Se ei ole kovin tehokasta eikä ratavarmaa toimintaa. Toimenpide lyhentäisi matka-aikaa, sujuvoittaisi liikenteen suunnittelua ja parantaisi täsmällisyyttä.

Puhemies! Ilmailu on raideliikenteen tavoin kärsinyt merkittävästi koronasta. Samaan aikaan miehittämättömässä ilmailussa ja pienilmailussa on käynnissä teknologinen murros. Maan johtava miehittämättömien rahtikuljetusten kehittäjä Dronamics alkaa operoida esimerkiksi Seinäjoen lentoasemalta. Tavoitteena on aloittaa miehittämättömät rahtilennot vuonna 2022. Dronet kuljettavat tavaraa, sähköinen ilmailu tekee tuloaan ja etälennonjohdoto kehittyy. Nämä uudet mahdollisuudet lupaavat hyvää pienille lentokentille ympäri Suomen. Se on sitä kuuluisaa innovatiivisuutta, jota eduskunnastakin käsin usein kannustamme. Pieniä lentoasemia kannattaa tarkastella myös huoltovarmuuden, varautumisen sekä poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta. Lentokentillä ei ole pelkästään roolia reittiliikenteen osalta, vaan niiden merkitys myös elinkeinoelämän mahdollistajana on erittäin keskeinen. Toivoisin, että voisimme tämän tunnistaa.

Puhemies! Kaiken kaikkiaan kiitan liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Kyllä tässä hyvin käy.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Könttä poissa. — Edustaja Harjanne.

19.05 **Atte Harjanne vihr:** Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset vielä ministeri Harakalle, virkakoneistolle ja parlamentaariselle ohjausryhmälle nyt käsiteltävästä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 21—32. On tärkeää, että liikennepolitiikassa on pitkäjänteisyyttä, jatkuvuutta ja strateginen ote. Tämä suunnitelma on tarpeen ja tervetullut, ja sen tavoitteet ovat ihan oikeita. Pitkäjänteisyyttä ja suunnitelmallisuutta korostettaessa on samalla huomioitava, että seuraavat 12 vuotta ovat muutoksen aikaa. Liikenteen päästöissä on edessä puolitus vuoteen 2030 mennessä. Teknologinen kehitys on nopeaa paitsi liikenteessä itsessään myös digitalisaatiossa ja tietoverkoissa ja niiden skaalautumisessa. Kaupungistuminen jatkuu suomalaista yhteiskuntaa muokkaavana voimana, ja siksi on tärkeää, että suunnitelmia tehdään niin, että niissä voidaan se muutos huomioida.

Ilmastopäästöjen vähentäminen on keskeinen liikenteen haaste tällä vuosikymmenellä. Siihen tarvitaan isoa liutaa keinoja, uusia käyttövoimia, ihan erityisesti sähköä, kulkutapamuutoksia, siirtymistä joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn. Fossiilittoman liikenteen tiekartta keskittyy näihin toimiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta olennaista on, ettei keskeinen siirtymä jää infrasta kiinni.

Liikenteestä keskusteltaessa ja tästä suunnitelmastakin keskusteltaessa tänään on puhuttu paljon teiden kunnosta pitkin Suomea. Se on ymmärrettävä ja tärkeä aihe. Samalla on hyvä muistaa, että kasvukaupungeilla on keskeinen tärkeä ja kasvava rooli Suomen taloudessa ja yhteiskunnassa. Kuntaliiton tietojen mukaan jo nyt 80 prosenttia työpaikoista on kaupungeissa, ja 82 prosenttia Suomen bruttokansantuotteesta syntyy kaupungeissa. Koro-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

na ei käännä kaupungistumista pysyvästi, jos edes väliaikaisesti, vaan itse uskon, että se jopa kiihtyy. Se on hyvä asia. Taloustiede tuntee ilmiön, jossa kaupungin koon ja asukastiheyden kasvu nostaa tuottavuutta. Kaupungistuminen tukeekin julkista taloutta ja parantaa työllisyyttä.

Talousvaliokunta vieraili kauden alkupuolella Pariisissa OECD:ssä. Muistan sieltä keskustelun, jossa OECD:n asiantuntijakin korosti kaupunkien välisen ja kaupunkien sisäisten sujuvien ja nopeiden liikenneyhteyksien taloudellista merkitystä, käytännössä siis rai-deyhteyksiä. Nämä ovat hankkeita, jotka maksavat tyypillisesti itsensä vauhdilla takaisin. Suoraviivaiset hyötykustannusarviot helposti jopa aliarvioivat hyötyjä, jos maan arvonnousua ja verkottumisesta seuraavia kasautumisetuja ei huomioida. Tämä kaikki ei tarkoita sitä, etteikö Suomessa saisi asua juuri siellä missä haluaa ja etteikö liikennejärjestelmää pidä pitää kunnossa ja kehittää koko maassa. Nämä kaupunkienkin tilastoluvut kätkevät tietyllä tapaa sen, että moni toiminta on tosiasiallisesti riippuvaista raaka-ainevirroista ja työvoimasta, työnteosta kaupunkien ulkopuolella ja siis myös liikenteestä. Tämäkään aihe ei kaipa vastakkainasettelua vaan hyvää analyysia ja fiksua johtopäätöksiä. Sitä palvelee myös tämä suunnitelma. Kiitos siitä.

Loppuun vielä huomio tästä EU-näkökulmasta, josta myös on ollut tänään puhetta. EU-rahoituksen täysimääräinen hyödyntäminen on keskeisen tärkeää. Kyse ei ole pelkästään rahasta, vaan Suomen liikennejärjestelmästä osana Euroopan sisämarkkinoiden ja talousalueen liikennejärjestelmää. Tiiviit ja toimivat yhteydet ovat sekä Suomen että Euroopan talouden etu, eikä niillä ole ollenkaan vähäinen merkitys myöskään turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kaunisto.

19.09 Ville Kaunisto kok: Arvoisa rouva puhemies! Täällä on käyty hyvää keskustelua valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021–2032. Heti alkuun totean, että yhdessä sopimisella on arvonsa, ja sitä tämä kokonaisuus osoittaa.

Edustaja Eestilä totesi täällä aikaisemmin liikennepanostuksen roolista kunnille. En usko, että olisin itse osannut sanoa sitä paremmin kuin hän sanoi, niinpä lainaan hänen sanojaan kevyellä tavalla. Hän mainitsi liikenneinvestointien ja liikennepanostusten olevan tulevaisuudenuskon tuoja ja taloudellisen toimeliaisuuden pohjan rakentaja vähän syrjemässäkin osaa Suomea, ja tämä oli erittäin hyvin sanottu. Kun mietin omaa kotikaupunkiani Kouvola, niin näinhän asia todellakin on — ja Kouvola ei edes ole syrjäinen kaupunki.

On äärimmäisen tärkeää, että Suomen verisuonet ovat kunnossa. Suomalaiset käyvät töissä, vievät lapsensa harrastuksiin ja käyvät kaupassa teitä pitkin. Suomalaiset eivät autoile pahuuttaan — he autoilevat, koska he elävät. Samalla suomalainen raskas liikenne tekee arvokasta työtä pitääkseen Suomen talouden pyörät pyörimässä. Meidän on taattava puhtaat ja terveet verisuonet eli tiet, jotta talouden ja elämän pyörät pyörivät.

Miten siis perustelemme uskottavasti veronmaksajille eli mitä suurimmassa määrin autoilijoille, miksi heidän tulisi maksaa raskasta verotaakkaa ja pitää autonsa kunnossa, jos valtio ei pidä kunnossa teitä, joilla ajetaan? Tämä mielestäni on se ydinkysymys.

Liikenteen verorasitus on 8 miljardia euroa, ja siitä palautuu liikenteeseen vain murusia. Toisaalta voidaan kysyä, onko jatkossa liikenteestä järkevä kerätä enää samaa määrää verorahoja kuin aikaisemmin on kerätty — ihmiset kun ovat toimineet, kuten valtio on halun-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

nut ja toivonut, ja vähentäneet liikkumisen päästöjä, ja he tekevät sitä jatkossa yhä enenevässä määrin. Joudumme tosissaan tulevaisuudessa miettimään, mistä rahat liikenteen investointeihin. Siksi jälleen kerran työllisyystoimet ja byrokratian purku nousevat keskiöön.

Tässä yhteydessä haluan muistuttaa, että suuret, nopeutta korostavat raidehankkeet, kuten päärata, Turun tunnin juna ja itärata, eivät kuulu tämän selonteon sisältöön taloudellisessa mielessä, mutta kun me mietitään etätöiden Suomea ja junassa työskentelyn mielekkyyttä, niin haluan korostaa, että tässä olisi merkittävä mahdollisuus kehittää junamatkustamista yhä paremmin työnteekoon sopivaksi. Esimerkiksi Kouvolan kaltaiselle suhteellisen lähellä Helsinkiä sijaitsevalle, edullista asumista tarjoavalle kaupungille sujuva etätöiden tekeminen junassa on äärimmäisen tärkeää.

Haluan myös nostaa esiin toisen edustajan puheenvuoron, joka tässä hetki sitten kuultiin. Edustaja Kivisaari nosti täällä esiin tulevaisuuden ilmailun ja sitä kautta pienet lentokentät ja sähkölentokoneet. Tällä voi olla mullistavia mahdollisuuksia pienille kunnille, kuten Pyhtäälle, jossa on innovoitu ja tehty ahkerasti töitä paremman tulevaisuuden puolesta. Rohkeus katsoa tulevaisuuteen on ratkaisevaa niin huoltovarmuuden kuin elinkeinoelämänkin puolesta.

Haluan kiittää tästä ensimmäisestä parlamentaarisesta selonteosta ja muistutan, että teot ovat ne, jotka ratkaisevat.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Marttinen.

19.14 Matias Marttinen kok: Arvoisa rouva puhemies! Muutama sana vielä tästä selonteosta tämän tänään jo käydyssä keskustelun päälle:

Ensinnäkin pidän erittäin hyvänä ja tärkeänä ja arvokkaana sitä, että nyt ensimmäistä kertaa eduskuntapuolueet ovat yhdessä, yhteisellä parlamentaarisella työllä hakeneet tämmöistä pitkäjänteisempää näkökulmaa suomalaisen liikennepolitiikan kehittämiseen. Toivon, että tämä tulee näkymään hyvin myös siinä, miten eri hankkeita suunnitellaan ja pystytään rahoittamaan. Se tuo ennustettavuutta ja myös viestiä pitkälle tulevaisuuteen seuduille siitä, mitä hankkeita ollaan toteuttamassa, mitä se tarkoittaa alueiden kehitykselle, ynnä muuta.

Rouva puhemies! Muutama huomio oman kotimaakuntani Satakunnan näkökulmasta tähän suunnitelmaan liittyen:

Olen erittäin tyytyväinen, että tämä selonteko painottaa nyt nimenomaan saavutettavuutta keskeisenä kysymyksenä. Me tiedämme, että monet seudut, monet maakunnat, monet kaupungit, monet seutukunnat ovat jääneet, tai on riski, että ne jäävät, suurempien kaupunkien kasvun ulkopuolelle. Keskeinen keino siihen, miten myös nämä muut seudut ja maakunnat pidetään mukana tässä kasvussa, on se, että niiden saavutettavuus turvataan. Sen takia nimenomaan kaikki nämä toimenpiteet, millä voidaan luoda vaikka maakunnan sisälle — otan esimerkkinä Porin ja Rauman välille — yhä tiiviimpi työssäkäyntialue, joka helpottaa teollisuuden kuljetuksia ja ihmisten työssäkäyntiä, totta vie tukevat koko alueen ja maakunnan kehitystä. Pidän erittäin hyvänä, että nimenomaan tämä saavutettavuus on nostettu nyt selonteon keskeiseksi huomioksi.

Samoin, rouva puhemies, tieliikenteen osalta pidän erittäin tärkeänä, että selonteossa todetaan, että pääväyläasetuksen mukaisia pääväyliä kehitetään voimakkaasti, ja tämä tarkoittaa, totta kai, sekä valtatie kakkosen että valtatie 8:n kehittämistä nyt ja tulevaisuudessa. Länsirannikolla ei ole raideyhteyttä, joten käytännössä koko länsirannikon kehitys ja

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

kasvu perustuu vain ja ainoastaan vt 8:n varaan, ja on tietysti täysin selvää, että silloin myös liikennemäärät ovat varsin korkeita.

Rouva puhemies! Sitten vielä tuosta raideliikenteestä: Kuten aikaisemmin tänään totesin, selonteko painottaa hyvin vahvasti sitä, että henkilöjunaliikenteen saavutettavuutta ja laajuutta lähdetäisiin laajentamaan Suomessa, ja odotan ilman muuta sitä, että liikenneministeri tarttuu nyt toimeen ja vie eteenpäin nimenomaan Rauman henkilöjunaliikenteen yhteyden, jota olemme odottaneet ja jota on yhdessä valmisteltu. Meille on raideliikenteen seisake valmistumassa, ja kaikki tutkimukset ja selvitykset on tehty. Me olemme käytännössä Suomen suurin seutukunta, jossa tätä liikennettä ei ole tällä hetkellä tarjolla, [Puhemies koputtaa] ja sen takia on erittäin tärkeää, että nyt tämä asia viedään eteenpäin.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Lundén.

19.17 Mikko Lundén ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Liikennejärjestelmäsuunnitelma on hyvä ja laaja kokonaisuus, joka sisältää paljon liikenteen ja liikkumisen edistämiseen tähtääviä toimenpiteitä. Laajaan selontekoon on onnistuttu kirjaamaan hyvin monenlaisia hankkeita ja ajatuksia — siitä voidaan antaa kiitokset.

Joukkoliikenne ja joukkoliikenteen järjestäminen sekä rahoittaminen on kuvattu selonteossa varsin monipuolisesti. Hämmästyttävää tältä osin on kuitenkin julkisen liikenteen varsin kapea tarkastelukulma. Julkisen liikenteen yksi merkittävä osatekijä, taksiliikenne, on selonteossa jäänyt varsin vähäiseen asemaan. Taitaa olla niin, että 150 sivun selonteossa sana ”taksi” on mainittu vain kaksi kertaa.

Arvoisa rouva puhemies! Julkinen liikenne on mielestäni yksi kokonaisuus, jossa eri toimijat tukevat toinen toisiaan. Ilman joukkoliikennettä ei liikennejärjestelmä toimi, mutta aivan vastaavasti ilman pienellä ajoneuvokalustolla hoidettavaa taksiliikennettä ei joukkoliikennejärjestelmämme ole monillakaan alueilla maassamme toimivaa ja tehokasta. Esimerkiksi kotikaupungissani Salossa on varsin hyvät joukkoliikennetytydet niin Turkuun kuin Helsinkiin. Kuitenkin varsin monet linja-autovuorot ajavat moottoritietä Salon kohdalla pysähtyen mutta keskustaan tulematta. Liityntäliikenne taksilla on näilläkin linjoilla tarpeen. Jos liikenneterminaaleihin ei pääse, niin hyvistäkin juna- tai bussiyhteyksistä ei ole iloa.

Toisekseen voidaan myös todeta, että kutakuinkin kaikki kansalaiset ovat jossakin elämänsä vaiheessa tilanteessa, jossa tarvitsevat esteetöntä kuljetusta. Tällöinkin esteetön taksiliikenne osana julkista liikennettä on ensiarvoisen tärkeässä asemassa. Taksi palvelee liikkumisrajoitteisia myös niillä matkoilla, joilla useimmat voivat kävellä tai vaikkapa pyöräillä. Taksia ei osana julkista liikennettä ja osana maamme liikennejärjestelmää saa unohtaa, vaan se pitää nostaa takaisin siihen asemaan, johon se kuuluu ja on perinteisesti maassamme kuulunut jo vuosikymmenien ajan.

Arvoisa rouva puhemies! Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön mukaisesti eduskunta hyväksyi liikennepalvelulakia korjatessaan lausuman, että valtioneuvoston tulee arvioida ja toteuttaa toimenpiteet, jotka tarvitaan taksipalveluiden saatavuuden parantamiseksi eri alueilla. Lisäksi hyväksyttiin lausuma liittyen julkisesti tuettujen kuljetusten kehittämiseen. Näitä eduskunnan valtioneuvostolle asettamia vaatimuksia ei kuitenkaan tässä valtioneuvoston selonteossa ole huomioitu mitenkään. Miten on ajateltu, että eduskunnan tahto tulee huomioiduksi tältä osin myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

Arvoisa rouva puhemies! Eduskunnassa on käsitellyssä laki vähäpäästöisten ajoneuvojen julkisista hankinnoista, joka edellyttää myös taksiliikenteen osalta merkittäviä uusinvestointeja autokalustoon. Kun nyt näyttää siltä, että jatkossa käytännössä merkittävä osa ammattimaisesta taksiliikenteestä tulee hoitaa ladattavilla ajoneuvoilla, niin miten on pienyrittäjävaltaisen toimialan latausverkosto ajateltu saatavan koko maan kattavaan kuntoon? Yksittäinen taksiryrittäjä ei kykene latausasemia rakentamaan, eikä hän voi jokaisen ajon jälkeen mennä kotiin autoaan lataamaan. Kestävän kasvun ohjelmassa on varattu 20 miljoonaa euroa ammattiliikenteen latausverkostoon, mikä ei tule riittämään sellaisen verkoston rakentamiseen, että sähkötaksista tulee lyhyellä aikavälillä todellinen vaihtoehto taksiryrittäjälle. Miten tämä on huomioitu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa?

Arvoisa rouva puhemies! Tahdon vielä loppuun sanoa, että liikenteen verotusta on myös arvioitu kevään aikana virkamiestyönä. Liikenne on merkittävä verotulojen tuottaja Suomessa. Kun liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu, miten on otettu huomioon muuta julkista liikennettä raskaamman verotaakan kantavan taksiliikenteen verotuksen tasapuolistaminen? Taksit maksavat täyden autoveron, josta saavat toki vielä vuoden ajan 1 200 euron huojennuksen. Taksit maksavat ajoneuvoveron, perusveron sekä käyttövoimaveron täysimääräisesti. Mikään muu liikenteen toimiala ei maksa näitä veroja tällä tasolla. Nyt on pohdittu myös polttoaineveroon merkittävää korotusta, jota voitaisiin ammattiliikenteelle kompensoida ammattidieselin veronpalautuksella. Tämä veronpalautus ei kuitenkaan voisi kohdentua taksiliikenteeseen, jolloin jo valmiiksi eniten verotettu ammattiliikenteen muoto saisi jälleen lisää verorasitusta. Kysynkin vielä: miten tämä on huomioitu liikennejärjestelmäsuunnitelmassa? — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Strand poissa, edustaja Laukkanen poissa. — Edustaja Kiviranta.

19.22 Esko Kiviranta kesk: Arvoisa puhemies! On tärkeää, että jokainen eduskunta laatii lakisääteisenä tehtävänään liikennejärjestelmäsuunnitelman 12 vuodeksi. Tällä kertaa tämän työn pohjana on parlamentaarisen ohjausryhmän työ.

Tärkein lähtökohta suomalaisessa liikennepolitiikassa on sujuvien liikenneyhteyksien turvaaminen koko Suomessa. Maanteiden ja rautateiden korjausvelka on massiivinen, suorastaan dramaattinen. Tämä korjausvelka on johdonmukaisesti käännettävä laskuun. Tiestön kunto on pidettävä hyvällä tasolla. Laaja maamme ja sen talous pyörii tehokkaasti kumipyörillä. Totta kai muutkin liikkumismuodot, kuten rautatiet, meriliikenne ja ilmailu, ovat tärkeitä, mutta valtaosa maastamme on saavutettavissa vain autoteitä pitkin. Valtion tehtävänä on turvata liikenneinfrastruktuurin hyvä ja kattava taso ja siten varmistaa sujuva liikkuminen joka puolella maata. Ministeri Harakka on täällä terhakkaasti kertonut, että Suomi on ainakin tällä kaudella pitänyt hyvää huolta tiestön EU-rahoituksesta. Toivottavasti tämä myös jatkuu seuraavilla kausilla.

Arvoisa puhemies! Niin kutsuttu vihreä siirtymä ei saa aiheuttaa taloudelliselle toimeliaisuudelle haittaa. Ekologisempaan liikkumiseen on tietysti pyrittävä, mutta ei talouden kustannuksella. Kaupunkien sisällä pyöräily ja monet viime vuosina yleistyneet ratkaisut, kuten sähköpotkulaudat, tuovat erinomaisia ja ekologisia vaihtoehtoja yksityisautoilulle, ja näin sen pitääkin olla. Autoilun edellytyksistä on kuitenkin pidettävä ehdottomasti huolta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kaunisto.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

19.24 Ville Kaunisto kok: Arvoisa rouva puhemies! Tässä valtakunnallisessa 12-vuotisesa liikennesuunnitelmassa nousee hyvin esille meidän jättimäinen korjaus- ja investointivelkamme tiestöön ja raiteisiin. Tähän pitää tarttua yhä tiukemmin.

Vaikka selonteossa ei mennä tarkkoihin yksittäisiin kohteisiin, haluan nostaa esiin yhden kriittisessä tilassa olevan tieosuuden eli Kouvolan ja Kotkan välisen valtatie 15:n. En voi tarpeeksi korostaa, kun sanon, että investointimääräraha tälle tielle on elintärkeä ja kiireellinen. Valtatie 15 on Kymenlaakson tärkein etelä–pohjois-suuntainen päätieyhteys Kotkan ja Kouvolan välillä. Se on elintärkeä Kymenlaakson suurteollisuudelle, elinkeinoelämälle ja yhdyskuntien kehittämiseksi. Se muodostaa siis merkittävän pullonkaulan Suomen vientiteollisuuden kilpailukyvyllä ja siten meidän kaikkien hyvinvoinnin rahoitukselle. Se on lisäksi Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen pääväylä. Toisin sanoen tällä investoinnilla osaltaan luotaisiin niitä euroja, joilla voitaisiin tehdä muita lisäinvestointeja ympäri Suomen.

On erittäin tärkeää ymmärtää, että Kouvola on 80 000 asukkaallaan Suomen suurin kaupunki ilman keskussairaalaa. Valtatie 15 onkin jo lähtökohtaisesti ruuhkainen, mutkikas ja täynnä rekkoja, mutta nykyisin myös täynnä terveydenhuollon hälytysajoneuvoliikennettä. Omalla kohdallani sain todistaa tien haastavuutta kiiretilanteessa pari viikkoa sitten, kun ajoimme vaimoni kanssa Kouvolasta kohti Kotkan synnytyssairaalaa. Vaikka tilanne olikin positiivissävytteinen, niin juuri sillä hetkellä ei ollut kovinkaan rauhoittavaa olla jumiassa rekkajonossa. Siitä selvittiin, ja perillä Kymenlaakson keskussairaalassa palvelu oli erinomaista, mutta kaikki eivät ole yhtä onnekkaita. Mielestäni tämä onnekkuus ei saisi missään nimessä olla kiinni tien kunnosta, kysymys on mitä suurimmassa määrin kouvolalaisten ihmisten turvallisuudesta.

Arvoisa rouva puhemies! Ymmärrän, että Suomi on täynnä tärkeitä kohteita, joihin tarvitaan rahaa. Rahankäytön priorisointi onkin vallassa olevien tärkeimpiä toimia. Se, että tiet ovat huonossa kunnossa, kertoo paljon siitä suunnasta, mihin Suomea kehitetään. Nyt toivottavasti selonteon jälkeen ei etsitä syyllisiä vaan ratkotaan ongelmia. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Strand.

19.27 Joakim Strand r: Tack, värderade talman! Tämä keskustelu vedettiin poikki tuossa aikaisemmin. Olisin kommentoinut silloin edustaja Eestilän erinomaista puheenvuoroa, kun hän viittasi siihen, että se tapa, jolla me pidetään huolta etenkin alempitaisoisesta tieverkostosta, on äärimmäisen tärkeä ylipäätään siitä näkökulmasta, luotammeko me tässä maassa viranomaisiin ja valtioon ja koemmeko me, että olemme yhtä tärkeitä riippumatta siitä, missä asumme.

Jag skulle här tidigare ha kommenterat Eestiläs utmärkta taltur som hänvisade till det faktum att sättest på vilket man tar hand om i synnerhet det lägre vägnätet i princip handlar om mycket mer än bara vägar. Det handlar om förtroendet för våra myndigheter och det att alla kan känna sig delaktiga.

Toinen asia, mikä jäi hieman kesken, liittyy tähän EU-rahoituspuoleen, ja siinä tuli ministeri Harakalta ihan hyviä selityksiä, mutta jos katsoo hieman taaksepäin, vuosia ja vuosikymmeniäkin, niin kyllä kyse on myös asenteista. Itse olen ollut eri projekteissa mukana ja seurannut, miten ruotsalaiset toimivat suhteessa Brysseliin, ja kyllä siellä vain on erilainen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2021 vp

draivi, myös ihan virkamiestasolla, joten ihan näin positiivisesti kannustan meitä kaikkia olemaan huomattavasti aktiivisempia EU:n suuntaan ja etsimään niitä ratkaisuja eikä siten selityksiä jälkikäteen.

Så jag hoppas också att vi blir betydligt bättre på att gentemot Europeiska unionen se till att vi får trafikpengar till Finland. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

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