

Täysistunto

Keskiviikko 13.12.2023 klo 10.00—20.58

4.2. Pääluokka 31 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Esitellään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala koskeva pääluokka 31.

Pääluokan yleiskeskusteluun varataan tässä vaiheessa yksi tunti 30 minuuttia. Tästä otetaan tietysti debattia alussa, mutta nyt tämän keskustelun aloittaa jaoston puheenjohtaja, edustaja Heinonen, ja sen jälkeen ministerin puheenvuoro. — Olkaa hyvä.

Keskustelu

16.28 **Timo Heinonen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies, hyvä liikenneministeri, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Haluan puheenvuoroni alkuun kiittää liikenneministeri Rannetta tekemästänne työstä jo nyt vaalikauden alussa ja myös valiokuntaneuvostamme Jonna Berghälliä sekä liikennejaoston jäseniä, joista täällä paikalla on ainakin edustaja Eskelinen, ja onko muitakin? Taitaa muitakin olla ainakin tulossa paikalle. Kiitos teille ja kiitos myös liikennevaliokunnan väelle, joka on tehnyt myös hyvää työtä. Myös ely-keskukselle ja Väylälle sekä muille asiantuntijoille lämmin kiitos.

Pääluokkaan 31 liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoiksi esitetään siis noin 3,6 miljardia euroa, mikä on 173 miljoonaa euroa enemmän kuin tämän vuoden varsinaisessa talousarviossa. Merkittävä osa määrärahoista osoitetaan korjausvelan kasvun torjumiseen ja väyläverkon kehittämiseen.

Talousarvioesitys noudattaa hallitusohjelman linjauksia. Kokonaisuuteen sisältyy säästöjä muun muassa uusiin liikennehankkeisiin, avustuksiin sekä julkisen henkilöliikenteen ilmastoperusteiseen rahoitukseen. Toisaalta hallitusohjelmaan sisältyvästä investointiohjelmasta osoitetaan merkittäviä lisäyksiä perusväylänpitoon ja uusiin väylähankkeisiin jo alkavalle vuodelle.

Ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma eli tämä niin sanottu Liikenne 12 laadittiin viime kaudella. Hallituskauden alussa on tarkoitus se tarkistaa ja päivittää, ja tämä työ on liikenneministeri Ranteen johdolla paraikaa käynnissä. Tässä työssä halutaan nostaa esille valiokunnan huomiona muun muassa se, että meidän pitää päivittää tämä muuttuneeseen taloudelliseen tilanteeseen, muuttuneeseen kustannustilanteeseen, mutta myös muuttuneeseen geopolittiseen tilanteeseen ottaen huomioon liikenneinfran ylläpitäminen ja kehittäminen myös huoltovarmuuden, mukaan lukien sotilaallisen huoltovarmuuden, näkökulmasta, ja esille nostamme esimerkiksi myös tie-, rautatie- ja tietoliikenneyhteydet Ruotsiin ja Norjaan kaikissa tilanteissa ja myös rahoituksen laajasti, muun muassa EU-rahoituksen ja niin sanotun military mobility -rahoituksen.

Käsitlemme omassa mietinnössämme myös kyberturvallisuutta, joka on saumaton osa yhteiskunnan turvallisuutta. En mene siihen sen syvemmälle.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Siirryn seuraavaksi perusväylänpitoon. Valiokunta on tyytyväinen perusväylänpidon lisäpanostuksiin. Vuoden 23 alussa väyläomaisuuden korjausvelka on kuitenkin noin neljä miljardia. Edellisen hallituksen aloittaessa vuonna 2019 korjausvelka oli noin 2,5 miljardia, ja nyt tämän vuoden alussa se oli yli neljä miljardia. Eli meidän korjausvelkamme on viime vuosina kasvanut merkittävästi, ja tähän vaikuttavat tietysti monet syyt: se, että kustannukset ovat nousseet, mutta myös se, että meidän alempi tieverkkomme on entistä huonommassa kunnossa, ja tämän takia maanteille kohdistettavalla 250 miljoonan euron lisäyksellä arvioidaan nyt likimain pystyttävän pysäyttämään korjausvelan kasvu ensi vuonna, kun asvaltointimäärät saadaan noin 4 000 kilometriin. Mutta rehellisyyden nimissä on todettava, että tämä ei tule riittämään siihen, että me koko korjausvelasta eroon pääsisimme. Korjausvelka on iso, yhteinen kansallinen haaste, ja haastan tähän työhön kyllä meitä kaikkia hallitus—oppositio-rajojen yli. Tämä on pitkäjänteinen työ, ja meidän pitää löytää ratkaisu, miten pidämme kansallisomaisuudestamme parempaa huolta. Nimittäin noin 90 prosenttia tavarankuljetuksesta tapahtuu kuorma-autoilla maanteitse, ja jos joku sanoo vaikkapa Helsingissä, että en tarvitse näitä maaseudun teitä, niin tekin niitä tarvitsette: teidän ruokanne, teidän tavaranne, kaikki muut kulkevat kumipyörillä maatiloilta, tehtaista ja muualta, ja siinä mielessä teitä kyllä käyttää ja niistä hyötyy ihan jokainen suomalainen.

Valiokunta nostaa esille myös sillat. Meillä on maanteilla noin 15 000 siltaa. Niiden korjausvelka on noin 70 miljoonaa, ja tämän takia muun muassa ohjaamme noin 70 erilaiselle pienemmälle, alemman tieverkon hankkeelle yli 30 miljoonaa lisärahoitusta.

Väyläverkon kehittämisestä nostan esille sen, että päätettyjen hankkeiden rahoitus jatkuu ja ensi vuonna käynnissä on kaikkiaan 20 ratahanketta, 14 tiehanketta ja kaksi vesiväylähanketta. Annan kiitosta myös ministeri Ranteelle tämän metsäradan hautaamisesta ja nyt panosten siirtämisestä takaisin pääradan kehittämiseen, johon myös lisärahoitusta ohjataan.

Avustukset liikenteen ja viestinnän palveluihin: Aikataulun puitteissa en niitä tässä laajemmin näytä ehtivän läpi käymään, mutta siellä on henkilöjunaliikenteen kilpailuttamisesta, lentoliikenteestä huomioita, ja valiokunnan saaman tiedon mukaan esimerkiksi maakuntalentojen matkustajamäärät ovat olleet nyt hyvässä, myönteisessä nousussa, ja toivotaan, että ne säilyvät tulevaisuudessakin elinvoimaisina.

Arvoisa rouva puhemies! Haluan liikennejaoston puheenjohtajana toivottaa kaikille turvallista joulunaikaa ja turvallista joululiikennettä. Ollaan tienkin päällä valppaina.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia jaoston puheenjohtajalle. — Ja seuraavaksi ministeri Ranne, olkaa hyvä.

16.34 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Arvoisa rouva puhemies! Ensiksi kiitän liikennevaliokuntaa ja valtiovarainvaliokuntaa ja liikennejaostoa hyvästä yhteistyöstä. Nämä kaikki haasteet, joita meidän hallinnonalallamme on, koskevat meitä kaikkia. Meillä on myös yhteinen tilannekuva.

Liikenne- ja viestintäministeriö aloitti työnsä viime keväänä erittäin talouskriisitietoisena, ja hyvä niin. Meillä on ollut hallituskauden alusta alkaen, aivan kuten valtiovarainministerillä ja -ministeriöllä, ymmärrys Suomen talouden karneasta tilasta, ymmärrys siitä, että ajat tulevat entisestään vaikeutumaan. On selvää, että jaamme myös meidän hallinnonalallamme niukkuutta. Budjetoitujen rahojen on oltava käytössä aikaisempaa vaikuttavammin, ja toimintaympäristön muutokset edellyttävät myös painopisteiden muutoksia

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

alallamme. Rakennamme turvallista, kestävää ja toimivaa infraa, sitä näkyvää ja näkymätöntä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoiksi esitetään noin 3,6 miljardia euroa. Merkittävä osa tästä määrärahasta kohdistetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun taistamiseen. Investoimme väylähankkeisiin, joilla hallitus vahvistaa maamme kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa ja turvallista liikkumista koko Suomessa.

Arvoisa puhemies! Hallitus pitää huolta saavutettavuudesta, ja tämän linjauksen mukaisesti toimimme ministeriössä. Kohdennamme merkittäviä lisäpanostuksia perusväylänpitoon kokonaismäärärahan ollessa noin puolitoista miljardia euroa. Taso on 220 miljoonaa enemmän kuin edellisen hallituksen vuoden 2023 varsinaisessa talousarviossa. Määräraha sisältää 250 miljoonan lisäyksen hallituksen investointiohjelmasta. Lisäys kohdennetaan erityisesti siis tiestöön lisäten sitä liikenneturvallisuutta ja -sujuvuutta tienkäyttäjien ja elinkeinoelämän tarpeet huomioiden. Kuten edustaja, puheenjohtaja Heinonen jo totesi, meillä on mahdollista jopa pysäyttää korjausvelan kasvu ensi vuodeksi, ja siitä eteenpäinkin pyrimme vahvasti taistamaan kasvua.

Liikenne 12 -suunnitelmaa päivitetään vastaamaan muuttunutta toimintaympäristöä. Tämä työ on aloitettu hyvässä yhteistyössä. Painotamme siis turvallisuutta, huoltovarmuutta, sotilaallista liikkuvuutta ja sotilaallista huoltovarmuutta. Koko Suomen saavutettavuus, taloudellinen kestävyys ja vaikuttavuus ovat keskiössä.

Infrahankkeiden valinnoissa kiinnitämme huomiota Väyläviraston investointiohjelmaan sekä hankkeiden priorisointien että toteutusvalmiuden osalta. Uusi Väyläviraston investointiohjelma on parhaillaan valmistumassa ja lausuntokierroksella.

Hallitus huolehtii myös merikuljetusten toimintavarmuudesta ja jatkuvuuden varmistamisesta useilla eri toimenpiteillä ja investoinneilla. Meriliikenteen rooli korostuu yhä vahvemmin. Haluan tässä mainita vielä erikseen, että Suomen ulkomaankaupasta jo yli 95 prosenttia kulkee meritse ja tuonnista jo lähes 98. Kiinnitämme erityistä huomiota siis talvi-merenkulkuun ja jäänmurron varmistamiseen. Satamat ja lentokentät on turvattava niin, että Suomen kilpailukyky vahvistuu ja pysyy. Huolehdimme myös Suomen kattavista viestiverkoista, jotka ovat saavutettavuuden ja elinvoimaisen Suomen peruslähtökohta. Hallitus vahvistaa koko Suomea, ja meillä on tämän lisäksi useita selvityksiä menossa ja myös lähtökuopissa.

Arvoisa puhemies! Turvallisuus korostuu hallinnonalallamme kautta linjan. Geopoliittisten muutosten ja kasvaneiden jännitteiden myötä liikenneinfrastruktuurin ylläpitämisessä ja kehittämisessä painotetaan, kuten jo aikaisemmin mainitsin, huoltovarmuutta. Sotilaallinen liikkuvuus, infran kestävyys, elinkeinoelämän tarpeet ja kansainvälinen saavutettavuus on turvattava kaikissa olosuhteissa. Yhteydet muihin Pohjoismaihin, koko Eurooppaan ovat tärkeitä, ja painotamme ja kehitämme erityisesti yhteistyötä Pohjoismaiden ja Baltian maiden kanssa. Kyberturvallisuus on korkealla hallituksen prioriteeteissa. Se on olennainen ja saumaton osa yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta. Traficomin Kyberturvallisuuskeskuksen sekä ministeriömme kyberturvallisuusyksikön toimintaa vahvistetaan ja riittävä rahoitus turvataan. Turvallisuus on meidän kaikkien asia, ja sitä ajamme myös liikenne- ja viestintäministeriössä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Ja nyt käynnistetään debatti. Eli kaikkia niitä, jotka haluavat esittää ministerille lisäkysymyksiä, vastauspuheenvuoroja, pyydän painamaan V-painiketta ja nousemaan seisomaan. Aloitetaan. Katson, onko va-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

liokunnan puheenjohtaja Ovaska paikalla. [Jouni Ovaska: Kyllä on, arvoisa puhemies.] — On siellä, olkaapa hyvä. Olitte juuri siellä toisen edustajan takana. Olkaa hyvä, valiokunnan puheenjohtaja.

16.40 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Ja kiitos ministerille hyvin alkaneesta yhteistyöstä. Jos arvioidaan ensi vuotta, niin esimerkiksi perusväylänpito ja sen rahoitus näyttää hyvältä. Mutta sitten kun me vertaillaan ja olemme kuulleet asiantuntijoita, niin jatko näyttääkin sitten pahalta tai voisi jopa sanoa erittäin pahalta, eli korjausvelka uhkaa kasvaa. Vaikka se ensi vuonna saataisiin pysäytettyä, jos hyvin käy, niin sitten se syöksy on aika jyrkkää. Me tietysti valiokunnassa toivomme, että perusväylänpitoon panostetaan koko Suomessa. Ei voi olla niin, että meillä rakennetaan Turun tunnin junia tai muita järjestömiä hankkeita toteutetaan samaan aikaan, kun perusväylänpito ja perustienpito meillä rapistuvat.

Toinen huolenaihe on yksityistieavustukset. Siellä tehdään maakunnissa tärkeää työtä, jotta tiet pysyvät kunnossa, ihmiset pääsevät liikkumaan ja myös tavara ja puut kulkevat. [Puhemies koputtaa] Miksi nyt leikataan yksityistien rahoitusta?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

16.41 Timo Furuholm vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tosissaan liikenteen kohdalla meillä on olemassa tämä isompi ja kalliimpi kuva, jossa käymme keskustelua tiestön kunnosta, elinkeinoelämän edellytyksistä, sotilaallisesta liikkuvuudesta ja huoltovarmuudesta. Vaikka tässä nyt hieman yritystä on, niin tosissaan se teiden korjausvelka jatkaa kasvuaan ja esimerkiksi yksityistien rahoitus sakkaa ja raiteilla ovat nämä samat ongelmat olemassa.

Mutta itse kannan erityistä huolta myös siitä pienemmästä ja edullisemmasta kuvasta, jossa hallitus leikkaa joukkoliikenteen rahoituksesta ja kävelyn sekä pyöräilyn edellytyksistä. Myös tuleva arvonnäköavero nosto osuu suoraan joukkoliikennelippujen hintoihin, ja tämä lisää suomalaisten menoja. Siksi kysynkin ministeriltä: miksi hallitus on laiminlyönyt nämä kestävät liikkumismuodot budjetissaan? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitos. — Edustaja Asell.

16.42 Marko Asell sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus toteuttaa tätä omaa hankelistaustaan investointipaketin muodossa, ja kiitän siitä, että tässä investointipaketissa on sisällä Tampereen ratapiha. Se on tärkeä raideliikenteen solmukohta Suomen vetovoimaisimmassa kaupungissa ja elinvoimaisella, kasvavalla alueella. Mutta olen pettynyt siitä, että Tampere—Orivesi-välin korjaus, vt 9, ei tähän listaukseen ole mahtunut.

Tämä hallituksen hankelista menee osittain ohi parlamentaarisen liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelman, ja nämä hankkeet rahoitetaan kertaluontoisella rahoituksella valtion omaisuuden myynnillä. Miten järkevänä pidätte tätä, ja onko tämä kertarahoitus mielestänne kestävä malli koko Suomen kehittämiseksi ja valtiontalouden tasapainottamiseksi?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Eskelinen.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

16.43 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Liikennepoliittikkaa pitää tehdä pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti niin kuin viime kaudella parlamentaarisen liikennejärjestelmätöön osalta tehtiin. Jotta nyt ei aivan liian ruusuinen kuva tästä massiivisesta liikennepaketista tulisi, niin totuus on kumminkin, että nimellisesti ennatyskorkea perusväylänpidon rahoitus jää kustannustason nousun myötä reaalisesti tällä hallituskaudella noin 300 miljoonaa euroa alhaisemmaksi. Se on totuus.

Toinen iso murhe on tietysti se, että hallitus valitettavasti leikkaa myös väyläverkon kehittämishankkeita portaittain 720 miljoonaa, joka jää pysyvästi sitten 250 miljoonaa alhaisemmaksi. Näillä on tehty isoja erityisesti liikenteen verkon uudistamishankkeita ja isompia korjaushankkeita, ja nyt tältä puolen sitten monessa maakunnassa hankkeet jäävät suunnitelman mukaan toteuttamatta.

Ja kolmas asia on tietysti tämä yksityistieavustusten puolittaminen. Meillä on alempi tieverkko aivan järkyttävässä kunnossa, ja siellä tierungot hajoavat. Sieltä tulevat kummin se meidän puu ja meidän maatiloilta kuljetukset elintarviketuotantoon.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Harjanne.

16.45 Atte Harjanne vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne on aivan keskeistä infraa: ihmisten ja tavaroiden liike on suuri osa kaikesta siitä taloudellisesta toiminnasta ja arjesta, mitä tässä yhteiskunnassa tapahtuu. Olisin nostanut saman huomion kuin tässä edustaja Furuholm eli kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen rahoituksen. Hallituksen liikennepolitiikan linjassa nämä jäävät sivuosaan, autosta puhutaan paljon ja kumipyöräliikenteestä. Ihan ymmärrettävää, ne ovat sinänsä iso osa, mutta nämä ovat hirvittävän tärkeitä sujuvan arjen takia, myös sen takia, että pysytään meidän ilmastotavoitteen suhteiden suhteen, mutta myös liikkuvuuden näkökulmasta, liikkumisen ja kansanterveyden näkökulmasta. Tuoreet tutkimukset varusmiehistä ja koululaisista itse asiassa näyttävät, että siellä, missä autoriippuvuus on kaikista suurin, näyttäisi, että liikkumattomuus haaste on kaikista pahin. Olisin itse asiassa kysynytkin ministeriltä, miten tässä liikennepoliitikassa huomioidaan tämä kansanterveydellinen liikkumisen aspekti, jossa nimenomaan kävelyinfra, pyöräilyinfra ja joukkoliikenne ovat itse asiassa hyvin tärkeitä, että ihmiset liikkuvat siinä arjessaan terveellisesti.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Autto.

16.46 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ensinnäkin ministerille hyvästä asian esittelystä eduskunnalle, ja kiitos erityisesti nyt tässä tilaisuudessa jaoston puheenjohtaja, edustaja Heinosen erittäin hyvästä sekä mietinnön laadinnasta että asian esittelystä tätä työarvioesitystä varten. Tosiaan tällaisena aikana, kun Euroopassa riehuu sota, on aivan selvää, että asioiden priorisointijärjestyksen tulee olla se, että ensimmäisenä huolehditaan maanpuolustuksen tarpeista, sen jälkeen huolehditaan kansakunnan huoltovarmuuden tarpeista, sen jälkeen huolehditaan teollisuutemme kilpailukykyä niin, että sodan aiheuttamista taloudellisista vaikeuksista pystytään aikanaan selviämään. Tässä mielessä tämä realismi mutta myöskin järkevät painotukset, joita tämä ensi vuoden työarvioesitys pitää sisällään, ovat todella hyvät. Niitä sekä ministeri että jaoston puheenjohtaja hyvin kuvasivat.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

16.47 Anna-Kristiina Mikkonen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus leikkaa pysyvää rahoitusta tulevaisuudessa ja toteuttaa omaa investointiohjelmaansa kertaluonteisella rahoituksella valtionyhtiöistä tulouttamalla. Leikkauksessa onkin siis kyse näennäisestä kehysmenoilla kikkailusta. Leikkaus vie lähes kaiken vielä hankkeisiin sitomattoman rahoituksen kehyksestä, jo käynnissä olevien hankkeiden kustannusten nousu huolehtii lopusta. Hallituksen ohjelman ulkopuolelta ei tilaa uusille liikennehankkeille jää. Pidätkö te, ministeri, kestävästä liikennehankkeiden rahoitusmallina leikata pysyvää kehysrahoitusta ja korvata se kertaluonteisilla rahoituserillä valtionyhtiöistä tulouttamalla? Tuoko tämä teidän mielestänne Liikenne 12 -ohjelman tavoitteleman pitkäjänteisen näkyvän liikenneinvestointeihin esimerkiksi elinkeinoelämän kannalta?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Laakso.

16.48 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun rahaa ei ole, niin on sanomatta selvää, että jopa liikennesektorikin joutuu osallistumaan näihin talkoisiin. On sanomatta selvää, että ei me voida liikennepuolella jakaa rahaa tolkkuttomia, jollei me pystytä tekemään sitä esimerkiksi sairaanhoidon puolellakaan riittävästi.

Täällä tuodaan usein tämä Turun tunnin juna, mikä oikeasti on kuitenkin Lohjan puolen tunnin juna. Ihmettelen tätä asiaa. Viime kaudella omalla alueellakin vastustin oikeastaan ainoana itärataa, niin että en meinaa ymmärtää millään, miten tällä hetkellä oppositiossa olevat puolueet jaksavat jauhaa tästä samasta asiasta, kun ovat edellisellä kaudella kuitenkin yrittäneet ajaa tähän maahan niin Turun tunnin junaa, itärataa kuin metsäradaksi puhuttua Suomi-rataakin. Näistähän oltiin viime kaudella aivan hurmiossa, näihin oltiin valmiita laittamaan vaikka kuinka paljon rahaa kiinni. Nyt ollaan tekemässä Lohjan puolen tunnin junaa. [Puhemies koputtaa] On tämä ihmeellistä, tämä maailma.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Aittakumpu.

16.49 Pekka Aittakumpu kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On selvää, ettei viime kaudella oltu valmiita laittamaan rahaa aivan miten sattuu näihin ratahankkeisiin. Tämä Turun tunnin juna on surullisen kuuluisa, ja tätä perussuomalaisten takin-käännöstähän on ihmetelty, että nyt he ovat hyväksyneet hallitusohjelmassa tämän Turun tunnin junan. Se pitäisi ilman muuta perua. Ja keskustahan on esittänyt, että nämä rahat käytettäisiin liikennehankkeisiin kaikkialla Suomessa.

Arvoisa rouva puhemies! Olen tutustunut perussuomalaisten maaseutupoliittiseen ohjelmaan vuodelta 22, ja sehän on varsin hyvä. Siellä muun muassa todetaan, että tieverkko yksityistiet mukaan lukien on pidettävä kunnossa. Ja näinhän se on, tämä on erinomainen linjaus. Maantiet ja yksityistiet ovat meidän liikenteen, voisi sanoa, hiussuonisto. Sitä kautta lähtee esimerkiksi puu liikkeelle, meidän maa- ja metsätalouden tuotteet lähtevät pitkälti yksityisteitä pitkin liikkeelle. Mutta nyt on harmillista, että — olisiko sitten kokoomuksen aloitteesta — nyt leikkaatte merkittävästi yksityisteistä. Eikö ollut viime kaudella hyvä, että hallitus satsasi yksityisteihin? Varsinkin nyt, kun Venäjä-pakotteet ovat voimassa, meidän pitää huolehtia omasta huoltovarmuudestamme, ja siksi keskusta esittää, että nämä

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

yksityisteihin tehtävät leikkaukset peruttaisiin. Kannustamme hallitusta tähän [Puhemies koputtaa] ja olemme tässä täysillä mukana.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Löfström.

16.51 Mats Löfström r (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Talousarvioesityksessä vaalitaan Suomen hyvää merenkulkupolitiikkaa. Useimpien Euroopan maiden tavoin varmistamme miehistötuen avulla, että meillä on Suomen lipun alla purjehtivia aluksia, joilla on suomalainen miehistö. Se on elintärkeää Suomen huoltovarmuuden kannalta. Järjestelmä on kilpailukykyinen, ja sen ansiosta esimerkiksi Viking Line vaihtaa ensi vuonna Ruotsin lipun Suomen lippuun Viking Cinderellalla, joka ryhtyy liikennöimään Helsinki—Tukholma-reittiä.

97 procent av Finlands utrikeshandel går med fartyg, precis som ministern var inne på, men passagerarfärjorna är också viktiga för ruttresenärer, turism samt att hela tiden bidra till den folkliga förankringen mellan våra närmaste grannländer. I samband med budgeten halveras också farledsavgifterna och som budgetlag tas ö-undantaget i bruk, vilket är livsviktigt för Åland. Trafiken i Kvarken mellan Vasa och Umeå är också livsviktig för Finlands försörjningsberedskap och det är viktigt att planeringen för en fast förbindelse över Kvarken går vidare.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Perholehto.

16.52 Pinja Perholehto sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallitus puhuu paljon autoilusta, mutta julkista ja kevyttä liikennettä ei pitäisi laiminlyödä. Monilla alueilla Suomessa ne ovat edelleen liikkumisen ydin, eikä kaikilla suomalaisilla ole tai tarvitsekaan olla autoa. Kuten täällä on jo todettu, hintoja nostaa kustannustaso mutta hallitus myös itse omilla päätöksillään, kuten esimerkiksi kävelyn ja pyöräilyn investointiohjelman rahoituksen leikkaamisella sekä julkisen liikenteen ostojen leikkaamisella lisää vaikeuskerrointa entisestään.

Hallitus siis vie resurssit esimerkiksi lähijunien lisäliikenteeltä ja kaluston sähköistämiseltä sekä heikentää kuntien mahdollisuuksia toteuttaa kävelyn ja pyöräilyn tärkeitä hankkeita. Kaikki tämä on sekä ihmisten arjen että myös vihreän siirtymän kannalta hölmöä. Toimia kannattaa tehdä siellä, missä se on järkevää ja tehokasta. Kysynkin ministeriltä: miten te oikeastaan näette joukkoliikenteen kehittyvän näissä olosuhteissa?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Heinonen.

16.53 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan olla raadollisen rehellinen myös tässä korjausvelkakysymyksessä, josta täälläkin on tänään puhuttu. Se on iso, yhteinen haaste. Niin kuin kerroin, edellisen hallituksen aikana, kun edellinen hallitus aloitti, korjausvelkaa oli 2,5 miljardia. Tämän Marinin hallituksen lopettaessa työn liikenneministeri Harakan kauden jälkeen korjausvelkaa oli yli 4 miljardia. [Perussuomalaisten ryhmästä: Oho!] Ja nyt me olemme siinä tilanteessa, että ensi vuonna korjausvelka ei kasva, mutta kun sanoin, että olen raadollisen rehellinen, niin seuraavina vuosina se ei tule vähenemään näillä määrärahoilla. Ja tämä on se isoin haaste, mikä meillä on

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

minun mielestäni tässä salissa hallitus—oppositio-rintaman yli, että millä tavalla me pysymme tämän korjausvelan taklaamaan. Tämä on minun mielestäni aivan keskeinen kysymys myös uuden Liikenne 12 -työn teon osalta, että miten me pidämme tästä kansallisuomaisuudesta kiinni.

Viime kaudella yhtenä vuonna pääsimme 4 000 kilometriin, ja se on se raja, jolla asvaltointia tehdään niin paljon, että korjausvelka ei kasva. [Puhemies koputtaa] Tänä vuonna perintö oli vain 1 500 kilometriä, eli korjausvelka kasvaa merkittävästi.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Mäkelä.

16.54 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä rehellisyyden nimissä täytyy sanoa, että liikennepolitiikka on enemmän ja vähemmän kurjuuden jakamista, eli tosiasia on se, että liikenteestä otetaan valtava määrä veroja ja sinne palautetaan hyvin vähän niistä rahoista. Ne ovat valtion kassan yleistä katetta. Ja kun sanotaan, että joukkoliikennettä ei tuettaisi tarpeeksi, niin tosiasia kuitenkin on se, että joukkoliikennelipun hinnasta jopa Helsingin seudulla, missä sen joukkoliikenteen luulisi toimivan, on puolet verovarjoja, kun taas polttoaineen hinnasta on 70 prosenttia veroja. Eli tämä suhde menee tällä hetkellä näin päin, eli kyllä sitä yksityisautoilua pitäisi ennemminkin pönkittää kuin joukkoliikennettä.

Budjettirahoitus ei riitä tiehankkeisiin, jokainen noita lukuja katsellut tietää sen. Jotain muuta pitäisi keksiä. Hallituksella on nyt tämä omaisuuden myynnillä toteutettava investointipaketti. Se on eräs keino tämän asian tekemiseen, mutta täytyisi myös ennakkoluulottomasti katsoa mahdollisuutta saada lisää EU-rahoitusta. Suomi on todella takamatkalla EU-rahoituksen saamisessa liikennehankkeisiin. Sieltä pitäisi saada takaisin edes jotain siitä, mitä me sinne maksamme.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Suhonen.

16.55 Timo Suhonen sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Hallitus on puhunut itäisen Suomen tukemisesta, mutta konkreettiset toimet antavat vielä odottaa itseään. Samaan aikaan kun hallitusohjelmassa on jo listattuna merkittäviä investointeja Etelä- ja Länsi-Suomeen, niin itäisessä Suomessa kasvun edellytykset ovat vaatimattomammat esimerkiksi liikenneyhteyksien osalta. Tässä ajassa koko maan elinvoiman turvaaminen on myös merkittävä turvallisuuspoliittinen tekijä. Jotta myös itäinen Suomi pysyy kasvussa mukana, tarvitaan panostuksia investointien tukemiseen ja saavutettavuuden turvaamiseen. Jotta alueelliset erot eivät pääse repeämään, on hallituksen tehtävänä turvata kasvun edellytykset koko maassa. Nyt tarvitaan rohkeaa aluepolitiikkaa, jossa myös itäisen Suomen omia vahvuuksia tuetaan, elinkeinoelämän ja teollisuuden toimintaedellytyksiä vahvistetaan.

Arvoisa ministeri! Valtatie 5:n Leppävirta—Kuopio-väli on hallitusohjelmassa merkattuna investointina, mutta talousarviosta 2024 tämä puuttuu kokonaisuudessaan. Milloin tämä investointi toteutetaan? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Hoskonen.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

16.56 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen järjestäminen myös maaseutukunnissa... Kotimaakuntani Pohjois-Karjala on kyllä tässä asiassa jäänyt täysin mopen osalle. Meidän pitää saada myös Pohjois-Karjalan maakunta tähän kehitykseen mukaan. Yhtään isoa investointia meille ei ole.

Siellä on kolme isoa hanketta — Karvion kanavan silta, Lieksan silta ja sitten Ylämyllyn eritasoliittymä — jotka kaipaavat välttämättä, välittömästi toimenpiteitä. Samoin Kuustien korjaaminen: siellä kuuttakymppiä körötellään edelleen pahimmissa paikoissa. Ja sitten itäradan kuntoon laittaminen.

Me emme tarvitse yhtään suunnitelma- tai visiokokousta, vaan siellä on selvät esitykset muun muassa maakuntaliitossa, ja Elinkeinoelämän keskusliiton johtaja niitä esitteli myös. Toivon, arvoisa ministeri, että puututte tähän tomerasti, koska ei Pohjois-Karjalaa voi tässä tilanteessa yksin jättää.

Se toinen asia, alemman tieverkon kunto: Esimerkiksi kun viime viikonloppuna satoi lunta, niin aura-autoja oli kielletty lähtemästä. Destian työnjohtajat olivat kieltäneet: ei saa aurata. Teidän pitää nyt, arvoisa ministeri, puuttua tähän tilanteeseen, niin että maaseudun ihmiset pystyvät liikkumaan viikonloppuna kauppaan. [Puhemies koputtaa] Alemman tieverkon hoidon taso on aivan onneton, olkoon kesä tai talvi. On teistä itsestänne kiinni, haluatteko tähän puuttua. [Puhemies koputtaa] Ilman ministerin vahvaa ohjausta tämä ei onnistu.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Elo.

16.58 Tiina Elo vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa luvataan varmistaa, etteivät liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkuja työssäkäynnille kaupungeissa tai maaseudulla. Ohjelman mukaan hallitus ei omilla päätöksillään tai politiikkatoimillaan nosta kansalaisten arjen kustannuksia. Näyttää siltä, että tämä ei kuitenkaan koske joukkoliikennettä, kun hallitus on päättänyt nostaa sen arvonlisäveroa ja poistaa ilmastotuet. Tämä ei tue kaupunkien ja kuntien ponnisteluja kestävästä liikkumisen edistämiseen, ja se lisää painetta joukkoliikennelipun hintojen korotuksiin, mikä tuntuu ihmisten kukkarossa, ja sama koskee pyöräilyinvestoinneista leikkaamista. Hallitus ei siis päätöksillään kannusta ihmisiä liikkumaan eikä liikkumisen ilmastopäästöjen vähentämiseen. Kysyisinkin ministeriltä: löytyykö hallitukselta ymmärrystä myös ihmisille, jotka käyttävät koulu-, opiskelu-, työ- ja harrastusmatkoihinsa joukkoliikennettä, kävelyä tai pyöräilyä?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Otetaan kolme vastauspuheenvuoroa ja sen jälkeen ministeri ja sitten jatketaan vielä debattia. Debatin pituushan on noin tunti, eliikkä me lopetamme kello 17.40 debattiosuuden, ja mennään sitten listalle. Mutta siis nämä kolme henkilöä ovat Lindén, Jännti ja Lundén. — Lindén.

16.59 Aki Lindén sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen yleensä käyttänyt puheenvuoroja vähän muista asioista täällä eduskunnassa, mutta meillä on alueellinen vaalijärjestelmä, ja jokaisen alueen kansanedustajia kiinnostavat myös tietysti oman alueen tärkeät kohteet.

Nyt kysyn teiltä, arvoisa ministeri: On olemassa kohde, josta alueemme kansanedustajat ovat hyvin yksimielisiä, myös teidän puolueenne ja pääministeripuolueen edustajat, ja

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

joka virkamiesten, Väyläviraston, arvion mukaan on kustannusvaikuttavuudeltaan kaikkein vaikuttavimmassa luokassa. Eli puhun Turun kehätien siitä Raision sumpusta, joka meillä tällä hetkellä on, kun kehätie käytännössä päättyy Raision keskustaan, ja toisella puolella Raisiota on Naantalin erittäin elinvoimainen satama, jonka liikenne on kasvanut niin, että viiden kilometrin mittaiset rekkajonot ovat tänä päivänä Raision keskustassa aivan normaali ilmiö. Kolareita tapahtuu viikoittain. Se on valtatie kahdeksikon, kehätien ja Turku—Raisio-tien yhteinen liittymä, joka pitäisi saada tunneloitua siinä Raision keskustan kohdalla. Tämä hanke olisi erittäin tärkeä, ja kysyn: milloin me saamme sen tänne toteutuslistalle?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Jäntti.

17.00 Aleksi Jäntti kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin kiitos ministerille ja liikennejaoston puheenjohtajalle erinomaisista esityksistä.

Oma huoleni koskee jo muutaman kerran tässä salissa mainittua 12-vuotista parlamentaarista liikenneverkkosuunnitelmaa ja sitä, että se ei jäisi ikään kuin kuriositeetiksi, kun tehdään näitä kehittämishankkeita. Eli millä voidaan varmistaa se, että ei joka neljäs vuosi tehdä uutta ja käytännössä sitten se toteuttaminen investointien osalta jää vähäiseksi? Nyt nopeasti katsoen näyttää siltä, että on kyllä ikään kuin puolelta toiselle kylvetty mutta se maaperä on jäänyt tutkimatta. Näiden hankkeiden pitäisi olla sen tyyppisiä, että niillä aina vivutetaan kasvua, että se elinvoima ei ikään kuin jää ainoastaan siihen investointiin, joka paikallisesti tai alueellisesti tehdään. Ja toinen kysymys kuuluukin siihen liittyen: millä voidaan varmistaa, että aina kun tehdään kehittämishankkeita, niillä myös edistetään kasvua ja toivon mukaan erityisesti vientiä?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Lundén.

17.01 Mikko Lundén ps (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Eduskuntatalosta ei tarvitse kävellä montaa sataa metriä, että saa kokea, missä kunnossa nykypäivän taksiala oikein on. Esimerkiksi Asema-aukion taksitolpalla moni on törmännyt viliin länteen, joka on rapauttanut mielikuvaa taksiautoilijoista. Moni kysyykin aiheellisen kysymyksen: uskallanko taksin kyytiin? Takseja saattaa olla aukiolla kymmeniä odottamassa asiakkaita, mutta nykypäivänä kyydin valitseminen voi olla arpapeliä, puhumattaakaan matkan turvallisuudesta. Paikallistuntemuksessa voi olla puutteita, tai sitä ei ole ollenkaan. Asiakkaat joutuvat kirjoittamaan navigaattoriin osoitteita, ja kyydin päätteeksi tulee epäselvyyksiä matkan hinnasta. Ihmiset ovat huolissaan nykytilanteesta ja sen kehityksestä, kuten myös ne taksiautoilijat ja yrittäjät, jotka hoitavat työnsä tunnollisesti ja moitteetta.

Onneksi myös hallitus on tarttunut toimeen ja hallitusohjelmaan on tehty kirjaukset taksialaan liittyen. Alalla on välttämätöntä tehdä muutoksia, sillä emme voi jatkaa enää nykyisellä menolla. Haluan kiittää hallitusta ja ministeri Rannetta siitä, että tämä hallitus on ottanut todellakin työkseen taksialan kunnianpalautuksen. Haluan kysyä ministeri Ranteelta: millä aikataululla lainsäädäntöhankkeet on tarkoitus toteuttaa, ja millä tavoin taksiliikennevalvontaa konkreettisesti tullaan parantamaan? — Kiitos. [Aki Lindén: Kiitetään sitten kun saadaan jotain aikaiseksi!]

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Ja nyt on ministeri Ranne, ja enintään viisi minuuttia. — Sen jälkeen jatketaan debattia, ja kuten sanoin, debatti on 17.40 saakka.

17.02 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, rouva puhemies! Ja kiitoksia todella hyvistä havainnoista. Se, mikä meitä kaikkia yhdistää, on siis se yhteinen huoli siitä, miten rahat riittävät infrasta huolehtimiseen. Meillä on niukkuutta jaossa, mutta tämän rinnalla, kun me tässä jaamme sitä niukkuutta, hallitus on käynnistänyt myöskin liikenteen rahoituksen ja verotuksen selvityksen, jolla on tarkoitus tarkastella myöskin niitä pysyviä vaihtoehtoja, kuinka me jatkossa voimme saada sen pysyvän infrarahoitustason kuntoon ja saada sen kokonaisuuden tasapainoon. Minä uskon, että tästä löytyy paljon yhteisiä tavoitteita. Tuomme siis näitä esityksiä toki keskusteluun ja käsittelyyn. Hallitusohjelmakirjauksessa ei ole siis suoraan, että tekisimme näitä päätöksiä, mutta tällainen on kuitenkin jo työstössä. Tässä toivotaan tietenkin sitä parlamentaarista yhteistyötä.

Hallitus huomioi sen alemman tieverkon, ei suinkaan ole niin, että olisimme sen unohtaneet. Meidän investoinneissa ja myöskin niiden priorisoinneissa kuunnellaan ja huomioidaan elinkeinoelämän tarpeita. Me olemme hyvin tarkkoja myöskin tieliikenneturvallisuuden parantamisessa. Voitte tässä olla varmoja, että se tieto myöskin siitä, mitkä ovat niitä elinkeinoelämää tukevia hankkeita, kulkee myös TEMin ja liikenne- ja viestintäministeriön välillä. Käymme myöskin jatkuvaa keskustelua Väyläviraston kanssa näistä hankkeista, eli kyllä tämä tieto kulkee ja tieto siitä, mitkä olisivat mahdollisimman hyviä myöskin sitä elinvoimaa vivuttavia hankkeita. Meillä on näitä.

Jos mietitään sitten näitä yksityistietukia, niin näiden osalta on siis myöskin Traficomilla selvitys, millä tavalla niitä yksityistieavustuksia voitaisiin kohdistaa vaikuttavasti. Eli tällä hetkellä tilanne on sellainen, että ei välttämättä ole onnistuttu parhaalla mahdollisella tavalla, mutta me selvitämme, mikä on se tarve ja millä tavalla rahoja voitaisiin jatkossa paremmin kohdistaa.

Joukkoliikenteestä ja pyöräilystä tiedämme, että siellä, missä on joukkoja, on myös kannattavaa joukkoliikennettä. Se summa, millä valtio tukee tällä hetkellä joukkoliikennettä, on melkoinen. Sitä tietenkin pitäisi itse asiassa vähentää, ja katsomme hyvin tarkasti tätäkin, arvioimme niitä tarpeita koko ajan.

Pyörän ja kävelyn osalta. Kyllä Suomi on täynnä jo tällä hetkellä hyviä kävelemiseen, juoksemiseen ja pyöräilyyn sopivia kevyitä liikenneväyliä. Tässä katsomme myös siis sitä, että kunnat itsekin ottavat vastuuta tässä. Me emme tarvitse välttämättä valtavan suuria investointeja, pienetkin riittävät. Tietysti ymmärrän sen, että kaikki haluavat aina valtavasti lisää investointeja, mutta tässä taloustilanteessa täytyy olla tiukkana.

Se, että me saamme ensi vuonna — toivottavasti siis — todella nyt pysäytettyä sen korjausvelan kasvun, on iso asia. Tämä on myöskin meidän oma panoksemme siihen, että rakennuslalla menee huonosti, että me saamme työllistettyä ihmisiä, me saamme pistettyä niitä hankkeita eteenpäin. Meillä on siis jo aloitettu tuolla Väylällä näiden korjausvelkahankkeiden kilpailuttamisen valmistelu, ja etenemme asian kanssa varsin hyvin.

Itä-Suomen osalta meillä on Luumäki—Imatra-ratayhteys. Tulemme tarkastelemaan myöskin korjausvelan osalta, sen 250 miljoonan osalta, että saadaan sitä kohdistettua myös Itä-Suomeen tehokkaasti. Että kyllä tämä tuska on meillä yhteinen. Tähän voi vielä todeta sen, että vaikka visiot ovat visioita, niin Itä-Suomen kehittämisvisio, jossa myöskin kuun-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

nellaan ja kuullaan, mitä siellä idässä halutaan ja mitä siellä tarvitaan, on saamassa jatkoa, ja tämän osalta ollaan hyvin toiveikkaita.

Jos ottaa vielä tähän tämän taksiliikenteen, taksiliikenteeseen liittyvät asiat, niin me käynnistimme siis jo viime kesänä valmistelut taksilain korjaussarjan osalta. Me itse asiassa lähdemme jo ensi vuoden alussa liikenteeseen silläkin tavalla, että ihan pistämme eteenpäin meiltä arviointimuistiot, josta pyydetään sitten lausuntoja. Eli olemme varsin ripeästi liikkeellä tässä, ja olen myös siis edellyttänyt, että tätä vauhditetaan, jotta saadaan ne todelliset ongelmat taksialalla kuntoon. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Ja sitten jatkuu debatti, ja sieltä edustaja Ovaska valiokunnan puheenjohtajana.

17.08 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valitettavasti emme vieläkään saaneet vastausta tähän järjestöömään Turun tunnin juna -hankkeeseen. Eli onko todella niin, että ministeri haluaa jäädä historiaan ministerinä, joka on toteuttanut näin järjestöömän hankkeen, jota eivät suosittele eivätkä kannata edes ministeriöt? En ole kuullut perussuomalaisista yhtään kehuvaakaan sanaa, miksi tämä hanke pitäisi toteuttaa. Tällaisena taloudellisena aikana se on järjetön. Ne rahat kannattaisi laittaa siihen perusväylänpitöön ja myös niihin kehittämishankkeisiin, joista nyt leikataan. Meillä on suuri ongelma myös siinä, jos hallitus ajattelee, että nyt tämä korjausvelan kehitys taitetaan. Jos hyvin käy — niin kuin asiantuntijat sanovat, jos hyvin käy — niin ensi vuonna se korjausvelan kasvu pysähtyy — sanoin, että jos hyvin käy — mutta asiantuntijat arvioivat, että korjausvelka tulee kasvamaan. Eli tämä ei ole parempaa väyläpolitiikkaa, mitä täällä salissa nyt väitetään.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Wickström.

17.09 Henrik Wickström r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade fru talman! Ensiksi on pakko sanoa tästä korjausvelasta, josta on paljon puhuttu. Kyllä itse näen, ja se näkyy myöskin tästä mietinnöstä, että tämä on sellainen yhteinen huolenaihe, minkä pitäisi yhdistää yli hallitus—oppositio-rajojen. Ja itse pidän hyvin tärkeänä, että nyt kun me tehdään parlamentaarisesti tätä Liikenne 12 -suunnitelmaa, sen yhteydessä voidaan enemmän keskustella konkreettisista ratkaisuista myöskin siihen, millä tavalla rahoitustilannetta saataisiin paremmaksi myöskin alemman tieverkon osalta.

Itse kysyisin ministeriltä kuitenkin rata-asioista ja nimenomaan tästä Turun tunnin junasta, joka herättää täällä paljon keskustelua, ja myöskin tässä mietinnössä se on mainittu. Ehkä kysyisin ministeriltä: Mitä avustusta EU:lta tullaan hakemaan tätä ratahanketta varten? Haetaanko koko rataosuudelle vai ainoastaan näille kahdelle osuudelle, joihin on myöskin määrätty erillinen määräraha tässä hallituksen investointiohjelmassa? Olisi hyvä, jos tähän saisi vastauksen, koska tämä asia selkeästi herättää keskustelua salissa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Autto.

17.10 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Ovaska kyseli Turun tunnin juna Oy:stä, joka on siis perustettu joulukuussa 2020, jolloin Suomen Keskusta oli keskeinen hallituspuolue, valtio-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

varainministeripuolue, [Sheikki Laakso: Juuri näin!] jolloin Suomessa maalailtiin ehkä hieman utopistista käsitystä siitä, mikä vaikkapa rautatieliikenteen liikkumistapamuodon merkitys on. Tosiaan edellisen hallituksen täysin ylimitoitettut raidehankkeet ovat nyt saaneet realistisemman muodon. Jos ajatellaan, että tämän kyseisen osakeyhtiön nimi — jonka tarkoitus on toteuttaa tosiaan tätä radanrakentamista Lohjalle — olisi vaikka Lohjan maaseuturata Oy, niin tuskinpa Suomen Keskusta täällä käyttäisi näitä populistisia puheenvuoroja tähän aiheeseen liittyen. Elikkä tämä on nyt vähän tällaista semanttista tämä keskustelu, koska kyse on nimenomaan siitä, että tätä viime hallituksen aikaista suunnitelmaa ei toteuteta, vaan toteutetaan aivan perusteltu hanke.

Mutta se, mitä ministeriltä toivoisin kuulevani, on se, että meidän päätäverkolla edistettäisiin nopeita internetyhteyksiä elikkä sitä, että junassa pystyy työskentelemään kuin vaikka toimistossa, jolloin saisimme oikeasti tietää, kuinka paljon suomalaiset ovat valmiita junaa liikkumistapamuotona käyttämään tulevaisuudessa. Siitä olisi hyötyä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Furuholm.

17.11 Timo Furuholm vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tekisi kyllä mieli puhua tunnin junasta, mutta puhun nyt oikeudenmukaisuudesta, joka kuuluu myös liikenteeseen. Sana ”liikenneköyhyys” toistuu täälläkin salissa ja myös hallituksen toimesta. Mutta hallituksen toimissa on kuitenkin ristiriitaisia piirteitä tämän asian taittamiseksi. Esimerkiksi kallis polttoaineveron lasku ei kohdistu sillä tavalla kuin pitäisi. Työmatkavähennyksen omavastuu kasvaa, ja samalla kasvaa monelle välttämättömän työmatkan kulut.

Joukkoliikenteestä on ollut paljon puhetta. Edustaja Mäkelä nosti just, että siihen menee kauheasti rahaa. Itse näen sen juuri keinona päästä eroon autoriippuvuudesta, auton pitäminenhan on todella kallista. Siksi kysynkin arvoisalta ministeriltä: minkälaisin toimin hallitus puuttuu liikenneköyhyyteen tällä kaudella? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Eskelinen.

17.12 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tarkistin edustaja Harjanteelta, sanoiko ministeri, että joukkoliikenteen rahoitusta pitää vähentää. Esimerkiksi meidän ely-alueellamme ensi vuonna 30 bussivuoroa lakkautetaan. Käytännössä tietyiltä paikkakunnilta ei enää pääse kuin kerran viikossa bussilla kaupunkiin. Käsittämätön tilanne — ja samaan aikaan puhutaan oikeudenmukaisuudesta.

Edustaja Heinonen hyvin kuvasi perusväylänpidon rahoitusta. 4 000 kilometriä oli viime kaudella se, mikä vuonna 2020 tehtiin. Jos kustannukset eivät olisi nousseet, niin korjausvelka olisi jotain... Näin se olisi mennyt.

No, sitten EU-rahoitukseen: Kyllä meidän näitä ulkopuolisia rahoituselementtejä on pakko liikenteen ja infran rahoitukseen saada, niin EU-rahoituksia kuin sotilaallisen liikkuvuuden CEF-rahoituksia. Itse tein toimenpideoitteen JTF:n kolme pilarin rahoituksista, jossa voisi kohdentaa erityisesti alempaan tieverkkoon, ja kiitos valiokunnan puheenjohtajalle ja valiokunnalle, että se otettiin käsittelyyn. Se asia on parhaillaan TEMin ja liikenneministeriön pohdittavana.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Nieminen.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

17.14 Mira Nieminen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ja ministerille sekä vastaaville valiokunnille työstänne. On hyvä havaita, että merkittävä osa määrärahoista osoitetaan nyt väyläverkkoihin ja korjausvelkojen kasvun torjumiseen. Liikkuminen, liikenne ja liikenneturvallisuus ovat tärkeitä asioita pitkien matkojen kalliissa maassa, jossa on huolehdittava tähän liittyvästä infrastruktuurista, ihmisten mahdollisuudesta sujuvaan liikkumiseen ja maan kilpailukykyyn. Elinkeinoelämä ja sujuva arki vaativat hyviä teitä ja yhteyksiä.

Geopoliittiset muutokset on syytä ottaa huomioon jo huoltovarmuuden suhteen, myös sotilaalliset. Hyvät tie-, rautatie- ja tietoliikenneyhteydet on turvattava kaikissa tilanteissa. Kysynkin ministeri Ranteelta: kun olemme saaneet EU- ja CEF-rahoitusta sotilaalliseen liikkuvuuteen, onko meidän tarkoitus hakea ja miten varmistamme EU:n mahdolliset muut tie- ja väylähankkeisiin haettavat rahoitukset, joista tällä hetkellä Suomi hakee vain noin 5,5 prosenttia? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Perholehto.

17.15 Pinja Perholehto sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä on peräänkuulutettu taas tällaista tarkan markan politiikkaa, ja ihan hyvä niin, mutta tähän liittyen jatkaisin vielä Liikenne 12 -työstä. On hyvä, että Orpon hallitus on sanonut jatkavansa sitä, mutta on valitettavaa samaan aikaan, että tältä resurssien allokaationkin kannalta järkevältä väyläverkon kehittämistyöltä viedään kuitenkin pohjaa sekä leikkauksilla että myös listaamalla hankkeita ohi nimenomaan virkatyönä, tietoon perustuen valmistellun investointiohjelman, johon on etsitty ne vaikuttavimmat hankkeet koko Suomen tarpeiden ja koko Suomen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Ei ole tehokkainta ohjata valtion varojen käyttöä sillä tavalla, että pitkäjänteisyyden sijaan käytetään epävarmaa kertarahoitusta, kuten täällä on todettu, ja tuodaan hankkeita Väyläviraston investointiohjelman ulkopuolelta. Toivoisin todella, että hallitus ei käyttäisi näitä hankkeita poliittisena jakovarana.

Kysynkin ministeriltä tai oikeastaan kannustan ministeriä vielä pohtimaan, voisiko hallitus palata selkeämmin Liikenne 12:n valmistelun ja edistämisen pariin [Puhemies koputtaa] sekä petrata samalla hieman tässä valtakunnallisessa hankkeiden tarkastelutasossa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Harjanne.

17.16 Atte Harjanne vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tähän vaikeaan taloustilanteeseen palaan minäkin. On selvää, että silloin varainkäytön ja politiikan pitää olla kustannustehokasta.

Liikennejärjestelmä ja sen ympärillä oleva politiikkahan on täynnä erilaisia yrityksien tukia, erilaisia sääntelypoikkeamia ja vastaavia, ja niitä on tulossa lisää. Jatketaan väylämaksujen alennusta, saaripoikkeus, päästökauppa, maakuntalennot, kuljetustuet, tällaisia. Näitä aina elinvoimalla, vetovoimalla ja kilpailukyvyllä perustellaan, ja ne ovat varmaan ihan hyviä perusteluja. Mutta on ihan selvää, että yrityksillä on intressi lobata tämän tyyllisiä etuuksia tai helpotuksia itselleen jatkuvasti. Kun tässä on valiokunnassa näitä kuulemisia kovasti kuullut ja keskustellut eri tahojen kanssa, niin itseäni huolettavat, ollaanko tässä kustannustehokkuudessa ja vaikuttavuudessa kartalla. Toivoisin ministeriltä, että tätäkin lähettäisiin perkaamaan ihan huolella, miten liikennejärjestelmän erilaiset tavat tukea

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

joko suoraan tai epäsuorasti yrityksiä ja alueita... Tehdäänkö siinä todella talousvastuullista ja kustannustehokasta politiikkaa?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Asell.

17.17 Marko Asell sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus on leikkaamassa työmatkavähennyksistä, ja tämä tulee olemaan kova isku työmatka-autoilijoille, joiden pitää matkustaa päästäkseen töihin. Olette myös koventamassa joukkoliikenteen maksuja, joten työn perässä matkustamista hankaloitetaan myös tätä kautta. Hallitus puhuu paljon työllisyystavoitteiden nostamisesta mutta samalla nostaa työmatkojen kuluja työntekijöiden harteille. Onko hallituksella ainoana ratkaisuna työmatka-autoilun tukemiseen se neljän sentin bensalitrin alennus eli käytännössä fossiilisen polttoaineen tuki ja vanhojen, usein myös saastuttavien autojen veroale? Onko liikenteen puolella suunnitteilla mitään sellaista, mikä olisi linjassa YK:n ilmastokokouksessa Dubaissa juuri sovitun diilin kanssa? Siinä siis on tarkoitus siirtää ilmastopäästöjä aiheuttavat fossiiliset polttoaineet historiaan.

Kevyen liikenteen väyliä tietysti on monessa paikkaa, mutta monessa paikassa niitä ei ole, ja jos niitä ei edistetä ja siihen rahoitusta osoiteta, niin ei niitä sitten tule. Valitettavasti olen huomannut, että hallituksen edustajilla on intoa poistella semmoisia kirjauksia, joissa kevyttä liikennettä, esimerkiksi pyöräilyä, edistetään.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Kettunen.

17.18 Tuomas Kettunen kesk (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Edustaja Autolle: Siis viime kaudellahan selvitettiin näitä ratahankkeita, ja siellä oli myös tämä Turun tunnin juna. Tässä on vissi ero, koska vastaus oli asiantuntijoilta ja kaikilta, että Turun tunnin juna -hankkeessa ei ole mitään järkeä. Minkä vuoksi te sitten viette tätä järjetöntä hanketta eteenpäin? [Välihuutoja oikealta]

Rouva puhemies! Ministerikin totesi, että valtavasti suuria investointeja olisi tulossa mutta kun niitä ei nyt voi viedä eteenpäin, mutta tätä Turun tunnin junaa kyllä viedään. Niukkuutta jaetaan, mutta valtion omaisuutta myydään Turun tunnin junan alle, ja sen junaradan alle myös hautautuvat maaseudun ihmiset ja maaseudun lapset. Nimittäin edustaja Autto oli huolissaan junien internetyhteyksistä. Miksi te ette ole huolissanne maaseudun internetyhteyksistä? Laajakaistarakentaminen ollaan ajamassa täysin alas. [Välihuutoja oikealta] Täällä hallitus esittää laajakaistarakentamisen valtiontuen leikkaamista kokonaan ja kyseisen avustusmomentin poistamista. Kysynkin ministeriltä: miksi näin? [Sheikki Laakso: Onko Kettunen teatterissa?]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Strandman.

17.20 Jaana Strandman ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin kiitos ministeri Ranteelle aktiivisesta toiminnastasi liikenne- ja viestintäasioissa. — Tulen Etelä-Savosta. Etelä-Savo on Suomen toiseksi suurin mökkimaakunta mutta samalla myös erittäin saaristoinen alue. Noin 50 000 mökkiä on maakunnassa, mikä on tuonut myös vapaa-ajan asunnoilla viipymiset reiluun sataan vuorokauteen vuodessa. Etäyhteydet ovat erittäin tärkeä vetovoimatekijä, ja etäyhteyksien toimivuus on tärkeää Etelä-Savossa myös

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

turvallisuuden näkökulmasta sekä myöskin elinvoimatekijä. Haluan ministeriltä tiedustella: millaisiin toimenpiteisiin ministeriössä on ryhdytty tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi, jotta ei käy niin kuin viime viikolla Ihastjärven kylällä, jolloin ambulanssin hälyttämässä oli suuria haasteita yhteyksien toimimattomuuden vuoksi? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Hoskonen.

17.21 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ei todellakaan Pohjois-Karjalassa tarvita Pohjois-Karjalaa varten yhtään mitään erikoista seminaaria tai uutta visiokokousta, vaan siellä on valmiit suunnitelmat olemassa jo mainitsemiini kahden sillan ja tämän Ylämyllyn eritasoliittymän osalta. Kaikki nämä hankkeet ovat sellaisia, jotka estävät sen talouselämän kehittymisen. Muun muassa Karvion kanavan silta estää aika pitkälti sen, että Mantsinen Oy kuljettaa tavaroita länsirannikon satamiin viedäkseen niitä kalliita nostureita muun muassa Etelä-Amerikkaan. Jos näitä ei tehdä kuntoon, tämä bisnes kärsii ja meidän vienti loppuu tai ainakin vähenee ja vaikeutuu.

Elikkä ei kannata enää puhua, että ei ole hanketta. On ihan selvät sävelet, miten tulee toimia. Turha tässä on mitään seminaaria enää pitää. Ottakaa yhteyttä, arvoisa ministeri, vaikka maakuntajohtaja Markus Hirvoseen. Siitä tämä alkaa. Siellä on hyllymetreittäin valmiita papereita, ei niitä tarvitse enää suunnitella.

Toinen asia on tämä alemman tieverkon hoito. Ei tarvita mitään muuta, kun palautatte tiehöylät Suomen alemmalle tieverkolle, ja nämä traktorien lanat voi laittaa vaikka niiden kyläteiden hoitoon. [Puhemies koputtaa] Mutta jos ei alemman tieverkon kuntoa saada kunnan koneilla kuntoon, niin tämä sama surkeus jatkuu vuosikymmeniä vielä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Seppänen.

17.22 Sara Seppänen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Lentokoneet lentävät, junat kulkevat, asfaltti tuoksuu, ja koko Suomi pysyy liikkeellä. On todella hienoa, että meillä on liikenneministeriössä nyt ote, joka huomioi koko Suomen tarpeet, ja tämä muuttunut geopoliittinen tilanne otetaan huomioon. On ollut surkeaa huomata aikaisempina vuosina, kuinka investoinnit ovat keskittyneet pääasiassa tietyille eteläisemmän Suomen alueille. Syrjäisemmät seudut eivät voi kilpailla asukasmäärillä, mutta edustajakollega Heinosen sanoja lainaten ei siellä Kruunuhaan Alepassa ole sitä ruokaa tarjolla, mikäli ei alempiasteinen tieverkko ole kunnossa myös maakunnissa. Siellä tuotetaan sitä hyvää, mitä Suomi tarvitsee.

Liikenne 12 -parlamentaarisen työryhmän työ on lähtenyt hyvin liikkeelle, ja vankalla pohjalla otetaan huomioon turvallisuus, huoltovarmuus, teollisuuden hankkeet ja talouden kasvun mahdollisuudet. Nämä kaikki yhdessä ovat hyvä kriteeristö investoinneille. Kysynkin, arvoisa ministeri Ranne: miten tämä hallitus tekee yhteistyötä esimerkiksi Ruotsin ja Norjan kanssa yhteisten liikennehankkeiden osalta?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

17.23 Anna-Kristiina Mikkonen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hienoa, että hallituksella on visio itäisestä Suomesta. Hallitusohjelma, saati hallituksen talousarvioesitys, ei kylläkään sisällä euroakaan tämän vision toteuttamiseksi — ei euroakaan.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Itä-Suomi on muuttuneessa maailmantilanteessa koko Suomen huoltovarmuuden kannalta oleellinen alue. Itäisen Suomen saavutettavuus on rapautunut, ja talousarvioesitys unohtaa kokonaisia maakuntia, kuten esimerkiksi Etelä-Savon, täysin kokonaan. Joukkoliikenteen karsimiset, työmatkakulujen kasvattaminen ja hallituksen suunnitelmat maakuntalentojen tukemisen lakkauttamisesta eivät alueiden saavutettavuutta paranna. Haluaisinkin nyt tiedustella, arvon ministeri: millä toimenpitein tätä itäisen Suomen visiotyötä liikenne- ja viestintäministeriön osalta sitten aiotaan toteuttaa?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Otetaan vielä viisi vastauspuheenvuoroa ja sen jälkeen ministerin vastaus, ja sitten hiljalleen siirrytään puhelistaan. Nämä viisi henkilöä ovat edustajat Laakso, Ovaska, Autto, Mäkelä ja Heinonen sitten lopuksi vielä. — Elikä Laakso.

17.25 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun kuuntelee keskustan puhetta, niin se on kuin papukaijan suusta. Samaa mantraa kaiken aikaa.

Otetaan nytten vielä kerran: Meillä oli esimerkiksi itäratahanke viime kaudella, mihin te järjestitte oman mukavan ratayhtiön. Minä esimerkiksi vastustin kyseisen ratayhtiön perustamista, mutta keskustalaiset haukkuivat minut pystyyn kylillä ja toreilla. Täälläkin edustaja Hoskonen tuolla kahviossa antoi minulle kauhean ripityksen siitä, kun vastustin itärataa. Se on kuulemma jäätävän hyvä juttu Itä-Suomelle, sen jälkeen alkaa Itä-Suomen nousu, ynnä muuta. Nyt on ääni kellossa muuttunut, mutta tätähän tämä politiikka on.

Paljon ihmettelen myös, mikä ihme idea on siinä, että joukkoliikenteen käyttäjät eivät joutuisi itse maksamaan kulujaan, eivät edes Helsingissä, [Pinja Perholehto: Kyllähän ne maksavat!] ja samaan aikaan puhutaan oikeudenmukaisuudesta. Autoilusta otetaan kahdeksan miljardia rahaa ja annetaan roposia takaisin, [Puhemies koputtaa] ja sillä maksetaan puolet siitä helsinkiläistenkin joukkoliikenteen käyttäjien lipun hinnasta. Ja täällä joku vasemmistoliittolainen kehtaa puhua oikeudenmukaisuudesta [Puhemies: Aika!] — hei herätys.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Ovaska.

17.26 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suuri huoli on ainakin itselläni joukkoliikenteen osalta maaseudulla tai maaseutumaisissa kunnissa, jotka ovat lähellä kaupunkejakin. Tällä hetkellä me emme saa järjestettyä sinne linja-auto-liikennettä, ellei jollakin tavalla tulla mukaan rahoittamaan, on se sitten vaikka esimerkiksi ely, joka saa valtiolta rahaa. Eli kyllä me tarvitsemme myös valtiota mukaan tähän, jos ajatellaan, että tässä maassa kuljetaan myös joukkoliikenteellä tuolla maaseutumaisemmissa kunnissa.

Ministeri Ranne on puhunut voimakkaasti talouden säästötalkoista. Olen vähän huolissani, että se into saattaa mennä jopa tämän liikennesektorin yli. Kyllä itse toivoisin, että ministeri nyt voimakkaasti puolustaisi sitä, että tiet ja radat laitetaan kuntoon, eikä uhkaile uusilla leikkauksilla. Teidän puheenjohtajanne on sanonut, että lisätoimia tarvitaan, mutta lupaatteko te, ministeri, puolustaa sitä, että liikenteestä ei leikata ja meidän tiet eivät saa mennä entistä huonompaan kuntoon?

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Autto.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

17.27 **Heikki Autto kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tosiaan keskustelun kuluessa varsinkin ministerin ja edustaja Heinosen hyvissä esittelypuheenvuoroissa on tullut hyvin esille, kuinka kuitenkin kumipyöräliikenne on se arjen kannalta keskeisin liikkumistapa, ja tämän vuoksi tietysti tiestön kunto, teiden päällysteet ovat ratkaisuvia. On todella tärkeää, että tämä, voisi sanoa, historiallisen suuri paketti, jolla korjausvelkaa poistetaan, toteutuu. Mutta samalla on tietysti aivan olennaisen tärkeää, että pystymme saamaan samalla rahalla vaikuttavampia tuloksia aikaan. Ja kysyisin ministeriltä myös sitä, pystytäänkö Liikenne 12 -työn yhteydessä löytämään esimerkiksi tämmöistä ennakkoivampaa päällystystekniikkaa, jolla pystyttäisiin vaikuttamaan siihen, että päällysteiden kesto pystytään parantamaan niin, että tulevaisuudessa myös tämä korjausvelan kasvu olisi hallinnassa ja nämä investoinnit, joita nyt tehdään korjausvelan poistamiseen, kantaisivat hedelmää mahdollisimman pitkälle.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Mäkelä.

17.28 **Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eräs asia, jota tässä keskustelussa ei vielä ole suurestikaan sivuttu, on sen tunnustaminen, miten kalliiksi ilmastotoimet tulevat liikenteen kannalta. Liikenne kärsii hyvin monella tavalla ilmastotoimista — jakeluvetoisuuden kautta, päästökaupan kautta, monen muun asian kautta — ja me makamme niistä ilmastotoimista todella paljon liikenteen kustannusten nousun merkeissä. Niitä toimia olisi järkevää ja mielekästä hillitä niin, ettemme olisi nyt aivan ensimmäisenä tekemässä kaikkia ilmastotoimia. Me olemme jo aika paljon niitä täällä Suomessa tehneet.

Käytännön järkeä tarvittaisiin moneen muuhunkin asiaan. Kun puhutaan esimerkiksi ratahankkeista, itärataa huomattavasti mielekkäämpi hanke on Karjalan radan kunnostaminen. Sillä tavalla sinne Pohjois-Karjalaankin saadaan paremmat ratayhteydet, kun se rata siitä välistä kunnostetaan tänne länteen ja etelään päin.

Se oli myönteistä kuulla, että tämä taksiasia etenee. Ihmettelin vähän, mihin edellisen hallituksen taksuudistukset katosivat. Kysyin sitä muutamilta taksimiehiltä, ja he sanoivat, että ei edellinen hallitus kyllä oikeastaan mitään niille asioille tehnyt, ja toivotankin tälle hallitukselle menestystä taksien tilanteen parantamiseen.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, kiitoksia. — Sitten vielä lopuksi jaoston puheenjohtaja, edustaja Heinonen. — Kuten olette huomanneet, olen painottanut tässä liikennejaoston ja liikennevaliokunnan väkeä. — Sitten on ministeri.

17.30 **Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan myös jaoston puheenjohtajana kiittää hyvistä keskustelusta: paljon isoja, hyviä huomioita ja huolenaiheitakin.

Itse nostan loppuun isomman kuvan, turvallisuuspolitiikan ja huoltovarmuuden ja sotilaallisen huoltovarmuuden, johon lyhyesti tuossa viittasin. Ei ole lainkaan mahdotonta, että Itämeri on jossain vaiheessa suljettu. Silloin se tarkoittaa sitä, että täällä on oltava se ruoka, mitä me tarvitsemme, mutta myös esimerkiksi se puolustuskalusto, mitä me tarvitsemme, ja myös ne joukot, joita me mahdollisesti tarvitsemme. Uskon tämän huolestuttavan ja tämän huolen kiinnostavan myös EU:ta ja Natoa.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Kysyisin ministeri Ranteelta: minkälaista keskustelua EU-pöydissä on käyty tästä ja esimerkiksi pohjoisen raideyhteyksistä vaikkapa Itämerelle, että emme olisi niin saari kuin me tällä hetkellä olemme? [Eduskunnasta: Jäämeri!] — Jäämeren yhteys luonnollisesti.

Energiainfra on oma juttunsa tässä samassa huolikysymyksessä ja tietoliikennevarmuus, jota nyt on jo koeteltu. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Sitten ministeri, noin kolme minuuttia. Ei haittaa, vaikka menee vähän pidempäänkin. Sitten mennään puhujalistalle.

17.31 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, rouva puhemies! Aloitan itse asiassa valiokunnan puheenjohtajan kysymykseen vastaamalla. Meillä ministeriössä nähdään tämä julkisen talouden tasapainottamistarve ja julkisen talouden vakava tilanne sillä tavalla, että on tärkeämpää, että me itse ensin omassa ministeriössämme ja hallinnonalallamme katsomme, missä voidaan tehostaa, missä voidaan kilpailutuksia parantaa, mitä me haluamme priorisoida. Ei ole näköpiirissä sellaista tilannetta, että rahaa tulisi lisää. Me emme halua, että valtiovarainministeriössä pistetään sitten punakynällä meidän esityksiämme. Me haluamme nimenomaan, että kootaan sitä yhteistä tilannekuvaa ja pyritään ensin katsomaan itse siellä ne kaikkein tärkeimmät. Me saimme esimerkiksi kyberturvallisuuden osalta erittäin hyviä kirjauksia läpi. Tässä minä toivon, että me löydämme suuriakin yhteisiä tavoitteita, ja varmasti näin onkin.

Liikenneköyhyys: Tämän hallituksen kaikkein tärkein, iso tavoite ihmisten osalta on se, että ihmiset saadaan töihin, jotta heillä olisi ostovoimaa, jotta he voisivat ostaa niitä vähäpäästöisempiäkin autoja. Suomalaiset ajavat seitsemän tonnin autoilla tällä hetkellä. Yksityisautojen määrä on kasvussa, teimme me mitä tahansa, eli se tarve on, sitä tarvitaan Suomessa jatkossakin. Me haluamme tietenkin, että me pystymme näillä omilla polttoainevevon alennuksillamme ja muilla mahdollistamaan tällä hetkelläkin sen autoilun, yksityisautoilun. Se ei poista sitä tavoitetta, että me haluamme kaikki vähentää niitä päästöjä, mutta sen pitää olla mahdollista teknisesti ja taloudellisesti kaikille ihmisille tulevaisuudessa. Se ei sitä tällä hetkellä ole.

Laajakaistatuen osalta totean, niin kuin olen monta kertaa aikaisemminkin todennut, että meillä on selvitys siis käynnissä siitä, että siellä, missä nämä yhteydet eivät rakennu markkinaehtoisesti, me tarkastelemme sitä, mihin sitä tukea sitten tarvitaan jatkossa enemmän.

Turun tunnin junasta on aivan pakko sanoa nyt, kun se on noussut monessa yhteydessä täällä esiin. Ensinnäkin jos lähdetään katsomaan näitä kolmea ratayhtiötä, jotka meillä ovat nyt tässä hallitusohjelmassakin kirjattuna. Turun tunnin junaan, josta ilmeisesti on tulossa Länsirata, on tulossa tähän alkuperäiseen pohjaesitykseen, jonka siis edellinen hallitus vei eteenpäin, säästöjä ja tehoja aivan selvästi. Meillä ollaan lisäksi keskittymässä Salo—Kuppittaa-pätkälle ja Espoo—Lohja-pätkälle, jotka molemmat ovat sellaisia, jotka hyödyttävät laajemmin. Nämä eivät ole mitään jonkun Turun juttuja, vaan nämä on ihan tarkasti katsottu. Jos miettii tätä kokonaisuutta, niin siellähän ovat meillä nyt kesken vasta nämä EU-hankehakemusten valmistelut, eli rakentamisen ja suunnittelun osalta ollaan vielä vaiheessa. Siitä tulee varmasti lisää tietoa myöhemmin. [Eduskunnasta: Hakemukset pitää jättää kohta!]

Jos vielä sitten otetaan tämä erittäin merkittävä iso kokonaisuus eli Pohjoismaiden ja arktisen yhteys ja tietenkin Baltian maiden kanssa tehtävä yhteistyö, on sitten kyse kriittisestä infrasta, on kyse sitten perinteisemmästä infrasta, jota käyttävät siviilit ja johon on

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

myöskin sitten sotilaallinen liikkuvuus mahdollistettu — näiden osaltahan me olemme aloittaneet syyskuussa erittäin tiiviin yhteistyön muiden Pohjoismaiden kanssa. Brysselissä viime viikolla keskustelin useampaan otteeseen Pohjoismaiden kollegojen kanssa. Meillä on siis ihan perinne, että me ennen näitä Brysselin virallisia liikenne- ja teleneuvoston kokouksia pidämme Pohjoismaiden kollegojen kanssa yhteisen työillallisen, ja näin tehtiin. Minä uskon, että me löydetään sieltä hyvin paljon hyvää Suomen infralle, ei vain pohjoisen infralle, vaan yleisestikin, jolla sitten varmistetaan myöskin sitä, että elinkeinoelämä ja kaikki hyötyvät.

EU-rahojen osalta olemme tehostaneet siis hakua. Meillä on ollut aika hyviä saantoja, ja tässä täytyy aina muistaa, että rakentamiseen voi saada sen 30 prosenttia sieltä tukea ja suunnitteluun 50. Nämä kaikki tietenkin huomioidaan, ja kokonaisuus yritetään saada mahdollisimman hyvin ja kestävästi eteenpäin. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia tästä. — Ja nyt mennään puhujalistalle. — Edustaja Harjanne.

17.36 Atte Harjanne vihr: Kiitos, arvoisa puhemies! Tässä oli ilmeisesti joku pieni hässäkkä, niin en kiilannut listan kärkeen vaan olin sinne varannut ensimmäisen puheenvuoron. Se vain hävisi sieltä hetkeksi pois.

Hyviä puheenvuoroja. Olisin itse tässä nostanut tätä turvallisuutta vielä, eli sekä tietoliikenneinfrastrukturi että meidän fyysinen tavarantoiminnan ja ihmistenkuljetusinfrastrukturi ovat tietysti sitä heikompia ja haavoittuvampia, mitä vähemmän niissä on tällaista kertautuvuutta ja redundanssia. Jos me ollaan yhden tietoliikenneyhteyden varassa tai yhden meriyhteyden päässä tai yhden jonkun muun yhteyden päässä, niin siinä on aina se, että silloin se tekee siitä myös houkuttelevamman vaikuttamisen ja horjuttamisen kohteen. Sitten jos meillä on niitä kaksi, on heti paljon vähemmän houkuttelevaa sitä kautta yrittää horjuttaa, kun sillä ei saada sitä vaikutusta aikaiseksi. Tämä on minusta hirvittävän tärkeä läpileikkaava ajatus, jonka täytyisi olla nyt koko meidän liikenne- ja viestintäinfraassa, että me tehdään siitä mahdollisimman turvallista, toki kustannustehokkaasti, mutta tässä ajassa on aivan ilmiselvää, että tämä ei ole joku teoreettinen murhe vaan tämä on ihan aito riski ja uhka.

Tähän itse liikennepolitiikkaan palaan vielä. Eli liikennepolitiikka on keskeisessä osassa myös meidän ilmastotavoitteiden kanssa, ja se on, kuten täällä aikaisemmin edustaja Furuholm totesi, myös oikeudenmukaisuuteen, liikenneköyhyyteen, arjen kustannuksiin liittyvä asia. Kyllä siinä näkökulmassa edelleen ihmettelen tätä ministerin ja ministeriön ja hallituksen linjaa, jossa mielestäni vähätellään kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen merkitystä. Ne ovat oikeasti hyvin tärkeitä tapoja ihmisille liikkua. On hyvin tärkeitä, että niiden osuus kasvaa. Se on sekä kansanterveydelle että tietysti kansantaloudellekin hyvä asia, ja toivoisin, että silloinkin, kun meillä on euroista tiukkaa, katsottaisiin sitä ei-ideologisin lasein, niin että autot menevät muiden liikennevälineiden yli tai lentokoneet junien yli, vaan ihmisten ja tavarantoiminnan liikkumisen näkökulmasta, miten liikutetaan ihmisiä ekologisesti, kestävästi, terveellisesti ja turvallisesti. Tämän kustannustehokkuuden ja vaikuttavuuden pitäisi ohjata koko liikennepolitiikkaa. Nyt kun kuunteli täällä näitä sanomisia taas kerran, niin valitettavasti en ole ihan vakuuttunut, että näin tapahtuu. Mutta toivon, että tätä skarpataan, ja tämän pitäisi olla kantava ajatus myös Liikenne 12 -työssä.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Elo.

17.38 **Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Samoilla teemoilla, mihin edustaja Harjanne tuossa päätti, haluan vielä myös osaltani jatkaa. Eli pidän sitä todella valitettavana, että hallituksen politiikka on keskittynyt fossiiliautoilun tukemiseen ja tähän bensapopulismiin, ja vähemmän on kuultu puheenvuoroja niiden ihmisten näkökulmasta, jotka kulkevat arjessaan matkansa muulla kuin omalla autolla.

Hallitus sivuuttaa myös liikenteen merkittävän roolin ilmastopolitiikassa. Kuitenkin liikenteen osuus Suomen ilmastopäästöistä on noin viidennes, mutta päästöjen vähentämiselle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen on osoittautunut yllättävän haastavaksi, ja tämä hallitus ei sille kuitenkaan tunnu mitään tekevän. Olennaista on irrottaa liikenne nopeasti fossiilisista polttoaineista, ja sen lisäksi tavoiteltavaa on myös liikennemäärien vähentäminen ja matkojen siirtäminen kestäviin liikkumismuotoihin: kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Nyt hallitus kuitenkin kulkee tällä omalla liikennepolitiikallaan aivan päinvastaiseen suuntaan laskemalla fossiilisen polttoaineen verotusta ja jakeluveloitettakin, ja näillä toimin liikenteen päästöt tulevat jopa kasvamaan, eikä niitä korvaavia toimia ole esitetty. Tämä on kyllä huolestuttava liikennepolitiikan suunta tässä maassa.

Arvoisa puhemies! Eli kestävä liikennepolitiikka edellyttää toimivaa joukkoliikennettä. Me tiedetään, että koronan myötä joukkoliikenne joutui melkoiseen ahdinkoon ja siitä ollaan nyt hiljalleen toipumassa, mutta se, että me pystytään parantamaan joukkoliikenteen laatua ja pitämään ne lipun hinnat kohtuullisina, edellyttää lisäpanostuksia. Ja kuten omassa debattipuheenvuorossani totesin, hallitusohjelma osaltaan lupaa varmistaa, ettei liikkumisen kustannukset synnytä estettä tai kannustinloukkua työssäkäynnille kaupungeissa ja maaseudulla, ja tämä nimenomaan kaupunkien osalta.

Meillä on valtava joukko pienituloisia ja ihan keskituloisiakin ihmisiä, jotka omasta valinnastaan tai pakon edessä elävät ilman autoa, ja heidänkin soisi pääsevän sujuvasti ja kätevästi töihin ja sieltä pois, ja se on myös todella tärkeä kysymys. Tässä tilanteessa se, että hallitus nostaa joukkoliikenteen arvonlisäveroa, ei tunnu järkevältä ratkaisulta, kun elinkustannukset muutenkin nousevat ja tämäkin asia siellä ihmisten kukkarossa näkyy.

Haluan myös todeta sen, että tosiaan toimiva joukkoliikenne on keskeinen osa kestäväää kaupunkirakennetta. Jotta me voidaan rakentaa viihtyisiä kaupunkeja, joissa ihmisten on helppo liikkua, silloin sitä joukkoliikennettä tarvitaan ja valtion tuki siinä myös on ihan olennainen.

Lapset ja nuoret kulkevat joukkoliikenteellä harrastuksiin. Se on ainakin toivottavaa, ettei tarvitse kuskata silloin, kun joukkoliikenne toimii ja on varteenotettava vaihtoehto, puhumattakaan tietysti kävelystä ja pyöräilystä. Juuri tänään, vai eilenkö se oli, tavattiin — tänään se oli — Eduskunnan liikuntaverkoston kanssa eri seurojen ihmisiä. Hekin totesivat sen, että liikuntaseurat, urheiluseuratkin kannustavat lapsia ja nuoria liikkumaan nimenomaan kävellen, pyörällä, joukkoliikenteellä harrastuksiin, jolloin siinä tulee myös hyötyliikuntaa samalla, koska me tiedetään, että lapset, nuoret, kaikki suomalaiset liikkuvat, tai aivan liian monet meistä liikkuvat, liian vähän. Eli se joukkoliikenteen näkökulma on tosi monipuolinen ja laaja, ja toivoisi sen näkyvän myös hallituksen politiikassa.

Arvoisa puhemies! Tässä muutama sana vielä myös yhdestä liikkumisen muodosta eli lentämisestä. Se on ilmastolle haitallisin keino liikkua, mutta silti sitä verotetaan liikenne-muodoista vähiten, ja sen lisäksi hallitus vielä jatkaa kannattamattomien ja ympäristölle haitallisten maakuntalentojen tukemista verovaroin. Tällaisten tukiaisten sijaan kannattai-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

si asettaa lentämiselle vero, jotta lentolippujen hinnat tulisivat lähemmäs raideliikenteen hintoja. Onhan aika kestävätilanne, että raiteilla liikkuminen tulee kalliimmaksi kuin lentolipun ostaminen, kun me tiedetään, että ilmastovaikutukset ovat toisinpäin. Meidän tulisi kaikin tavoin pyrkiä siihen, että ympäristöystävälliset liikkumisen tavat tai ylipäänsä kuluttamisen tavat ovat ihmisille edullisimpia ja houkuttelevimpia vaihtoehtoja.

Arvoisa puhemies! Suomalaiset tosiaan liikkuvat liian vähän, ja se aiheuttaa vuosittain arviolta kolmen miljardin euron kustannukset. Kestävällä liikennepolitiikalla me voidaan siis selättää myös tätä liikkumattomuuden ongelmaa ja kannustaa ihmisiä terveyttä edistävään liikkumiseen. Hallitusohjelmassahan on sinänsä hyvät kirjaukset Suomi liikkeelle -ohjelmasta, mutta se ei auta, jos ei liikkumista edistetä systemaattisesti kaikilla hallinnonaloilla, ja nyt näin ei tosiaan näytä siltä osin olevan, että joukkoliikenteestä, kävelystä ja pyöräilystä leikataan. Ja näinpä toivon todella, että hallitus vielä harkitsee omia liikennepoliittisia ratkaisujaan. Tämä hallituksen linja ei edistä liikenteen päästövähennystavoitteen saavuttamista, mutta ei myöskään ihmisten terveyttä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Garedeu.

17.43 Kaisa Garedeu ps: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministerimme Lulu Ranne ansaitsee jo nyt erityisen lämpimät kiitokset suomalaisten eteen tekemästään arvokkaasta työstä. Ensi kesänä Suomessa todellakin tuoksuu asfaltti. Yksi hallitusohjelmaan kirjatuihin päätavoitteista on torjua tiestön korjausvelan kasvua — mikä todellakin kasvoi viime hallituskaudella — ja samaan aikaan rakentaa uusia liikenneyhteyksiä koko maassa. Kaikki me tiedämme, että kuoppaiset tiet ja puutteelliset joukkoliikenneyhteydet hankaloittavat kansalaisten arkea. Työtä on siis todella paljon. Liikenneverkon osalta priorisoidaan ensinnäkin vilkasliikenteisimmät ja sitten elinkeinoelämälle merkittävimmät tiet sekä liikenneturvallisuus. Joukkoliikennettä kehitetään yhteistyössä kuntien ja hyvinvointialueiden kanssa.

Sitten tämän mikroliiikkumisen, eli käytännössä kesällä joka puolella kävelyteilläämme viilettävien sähköpotkulautojen, osalta on jo aikakin tarkistaa lainsäädännön muutostarpeet ja antaa kaupungeille työkaluja sen hallintaan ja tapaturmien ennaltaehkäisemiseen. Itsekin käytin kesällä näitä sähköpotkulautoja, mutta en todellakaan ilmastosyistä, vaan ne ovat hyvin edullisia ja helppokäyttöisiä.

Pitkien välimatkojen maassa on aivan täysin oikea ratkaisu edelleen tukea sisäistä lentoliikennettä ja luoda mahdollisimman sujuvat yhteydet Helsinki-Vantaalle. Sen avulla me tuemme niin turismia, yrityksiä kuin vientiäkin. Nämä mainitut panostukset tehdään luonnollisesti kustannustehokkaasti, digitaalisia ratkaisuja ja analysointia hyödyntäen.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaisten tavoite kohtuuhintaisesta autoilusta näkyy todellakin hallituksen päätöksissä. Nyt järjeistetään edellisen hallituksen liikenteen päästöttömyyskiihkoa roimasti, suomalaisten eduksi. Jakeluvelvoite tullaan ensi vuonna pitämään tämän vuoden tasolla. Pumpputarve ei nouse vuodenvaihteessa. Nyt hallitus tulee pitämään huolta, etteivät sen tekemät päätökset kurjista autoilijoiden elämää.

Ratkaisujen pääpaine on nyt vihdoin Suomen ja suomalaisten pärjäämisessä sekä huoltovarmuuden ja omavaraisuuden parantamisessa. Kotimaisuusastetta ja samalla Venäjäriippuvaisuuksista irtaantumista ajetaan esimerkiksi edistämällä kotimaisten vähäpäästöisten polttoaineiden kehittämistä. Emme juutu tiettyihin teknologioihin, vaan lainsäädännön avulla kannustetaan innovatiivisuuteen.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Arvoisa puhemies! Maamme elinvoimaisuuden ja jopa ulkoisen turvallisuuden kannalta on tärkeää pitää koko Suomi asuttuna, myös pienet kylät ja kyläkoulut siellä. Liikenne- ja viestintäministeriö tekee osaltaan sen eteen erittäin vaikuttavaa työtä.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

17.47 Vesa Kallio kesk: Arvoisa rouva puhemies! ”Vientiteollisuus alkaa metsäautotien päästä.” Tämä erään metsäalan ammattilaisen sanonta on syytä pitää meidän kaikkien kirkkaana mielessä.

Metsäteollisuuden ja uusiutuvan energiantuotannon raaka-ainehuolto ja maataloustuotteiden kuljettaminen maataloilta tarvitsevat ympärivuotisesti toimivaa tieverkkoa, unohtamatta muiden maaseudulla toimivien yritysten tarvitsemia tuotteiden ja tuotantopanosten kuljetuksia ja unohtamatta vakituisten asukkaiden ja suurelta osin kasvukeskuksista itään ja kaakkoon suuntaavien vapaa-ajan asukkaiden sekä matkailijoiden liikkumista, puhumatkaakaan pelastustoimen ambulanssien ja paloautojen liikkumisesta. Toimivassa tieverkossa on kyse arjen turvallisuudesta. Tämä kaikki edellyttää tasapainoista ja koko maata kehittävää liikennepolitiikkaa. Tasapainon ja tasa-arvon merkitystä korostaa erityisesti se, että raide- ja tieliikenteen investointien rahoitus lasketaan valtion eli kansan omaisuuden myynnin varaan. Omaisuuden voi myydä vain kerran, ainakin laillisesti.

Arvoisa puhemies! Autoilijoilla on vanha sanonta, että tankin tyhjentyessä auto kulkee pelkällä bensiinin hajulla. Ministeri on useaan otteeseen kertonut, miten ensi kesänä asfaltti haisee koko maassa. Toivotaan, ettei teitämme päällystetä pelkällä hajulla.

Valtion ensi vuoden budjetti ei tuo helpotusta tieverkkoon. Korjausvelan purkuun osoitettu määräraha on auttamattoman pieni. Kun lisäksi hallitus leikkaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta yli 700 miljoonaa euroa perusväylänpidosta, on tarjolla entistä epätasaisempaa kyytiä. Hallituksen suunnitelma on myydä tuottavaa omaisuutta kannattamattomiksi osoitettujen ratahankkeiden rahoittamiseksi ja leikata samalla LVM:n budjetia.

Saavutettavuuden osalta hallitus panostaa kasvukeskuksiin ja niin sanottuihin kasvu- ja maakuntiin, mutta Itä- ja Kaakkois-Suomesta lähtevien raaka-aineiden ja resurssien lähtöpää jää aivan liian vähälle huomiolle.

Vientiteollisuus alkaa metsäautotien päästä. Metsäautotien jälkeen matka jatkuu lähes aina yksityisteillä, joiden kunnossapidosta hallitus leikkaa myös. Hallitus leikkaa samalla vientiteollisuudelta. Positiivista on, että Savon radan kunnostuksen suunnittelu jatkuu ja Luumäki—Imatra-rataväli on menossa eteenpäin. Muuta ei sitten, ikävä kyllä, olekaan juuri luvassa vastapainoksi massiivisille ratahankkeille muualla Suomessa.

Arvoisa puhemies! Itäisen Suomen liikenneyhteyksistä huolehtiminen on huolehtimista koko Suomesta. Itäisen Suomen rajamaakuntien liikenneyhteyksistä huolehtiminen on huolehtimista koko Suomen turvallisuudesta. Hyväkuntoiset tiet itäisessä Suomessa eivät ole mahdolliselle viholliselle punaisen maton levittämistä. Hyväkuntoiset tiet itäisessä Suomessa ovat välttämättömyys maamme koskemattomuuden turvaamiseksi.

Puolentoista tunnin junalla Turusta ei ole Suomen turvallisuuden kanssa muuta tekemistä kuin se, että se vie siihen panostamiselta resursseja. Turkulaisten ja helsinkiläisten yhteen saattaminen on kaunis ajatus, mutta tässä maailmantilanteessa ja Suomen tilanteessa ei kovinkaan relevantti.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Huoltovarmuuden ja Suomen kokonaisturvallisuuden kannalta on välttämätöntä, että meillä on toimiva ja yhtenäinen ratayhteys läpi Suomen idästä länteen. Tämän tulee olla rahankkeissa ykkösasiana. Tämä edellyttää muun muassa toimivaa Parikkala—Savonlinna—Pieksämäki-ratayhteyttä. Tämä edellyttää Savonlinnan Laitaatsalmen ratasillan rakentamista syväväylän rakentamisen yhteydessä puretun tilalle.

Hallituksen politiikassa on epäselvää se, kumpaan paikkaan raja väylänpidossa piirretään: lopetetaanko Suomen kehittäminen ja puolustaminen Nelostiehen vai Vitostiehen. Vanhan sanonnan mukaan tie helvettiin on päällystetty hyvillä aikomuksilla. Kumpi haisee enemmän, rikki vai asfaltti?

Arvoisa puhemies! Alemman tieverkon kesä- ja talvikunnossapito ovat olleet jo vuosia, elleivät vuosikymmeniä, surkealla tasolla. Ongelma ei ole käytännön työtä tekevissä aliorakointisijoissa. Ongelma on pääurakoitsijoissa, jotka istuvat lähinnä pääkonttoreissaan. Kysymys ministerille: olisiko mahdollista hakea uutta mallia, jossa vastuu kunnossapidosta annetaan suoraan paikallisille urakoitsijoille? Tämä voisi esimerkiksi olla jonkinlainen pilottilahanke. He tuntevat tiet ja olosuhteet, heillä on halu tehdä työtä, heillä on halu tehdä työ kunnolla. Sitä eivät pääurakoitsijat hallitse tällä hetkellä, se on tullut selväksi. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitos. — Edustaja Furuholm.

17.52 Timo Furuholm vas: Arvoisa rouva puhemies! Olen kyllä eri mieltä ministeri Ranteen kanssa siitä, että joukkoliikenteestä pitäisi lisätä leikata tai että ylipäätään Suomessa olisi hyvät ja turvalliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet. Itse asiassa tässä valtion tarjoamassa investointituessa, joka on nyt kolme miljoonaa, on sisällä semmoinen hyvä kannuste, että siinä on kovat laatuvaatimukset, mikä takaa liikenneturvallisuuden, ja sitten se tietenkin jakaa näitä kustannuksia kuntien kanssa eli mahdollistaa sellaisia hankkeita, joihin kunnilla ei muuten olisi varaa.

Edustaja Laaksolle, joka nyt pääsi lähtemään, kun hän mainitsi oikeudenmukaisuudesta puhuvan vasemmistolaisen, olisin todennut, että kun tuosta talon ovesta menee ulos, niin kyllä sielläkin tosissaan jokunen yksityisautoilija on, joka osallistuu tämän joukkoliikenteen rahoittamiseen, että eivät kouvolalaiset näitä nyt yksin kuittaa.

Otan vielä sen verran tästä pyöräilyn ja kävelyn asiasta kiinni, kun kaikki tässä olivat huolissaan liikenteen rahoituksesta, myös arvon ministeri Ranne, että kuten edustaja Elo tässä mainitsi, se on tosiaan kolme—neljä miljardia, mitä liikkumattomuus maksaa maassamme. Kyllä tuolla rahalla saisi sen asfaltin kiiltämään ja bitumin tuoksumaan, jos siihen halutaan puuttua. Hallitusohjelmassa tunnustetaan aktiivisten liikkumismuotojen tuoma hyöty ja ylipäätään tammoinen liikunnan poikkihallinnollisuus, joka sitten tarkoittaa myös siihen puuttumista liikenne- ja viestintäministeriön osalta. On myös tosiasia, että liikennejärjestelmä, joka palvelee kävelyä ja pyöräilyä, on monella tapaa edullinen itse käyttäjälle ja ympäristölle. Mutta kuten tässä tuli ilmi, tästä 3,6 miljardin budjetista, joka liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on, menee kokonaiset kolme miljoonaa kävelyn ja pyöräilyn budjettiin. Tästä saa ehkä vähän osviittaa siihen, että se Suomi liikkeelle -ohjelma ei nyt ihan vielä ole kisakunnossa.

Ehkä vielä, kun on 40 sekuntia aikaa, niin olisin sanonut tuosta tunnin junasta sen verran — vai länsirata, Lohjan maaseuturata, kuten edustaja Autto sitä tituleerasi — että totta kai se hankkeen hinta on korkea ja kaikki ymmärtävät sen, että siihen liittyy paljon kysymyksiä, mihin pitää osata vastata, mutta niin on myös nykyisen rantaradan korjaaminen, kun-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

nostaminen moderniksi, hyväksi raiteeksi. Se ei tällä hetkellä palvele, olen itse viettänyt siellä monia tunteja Turku—Helsinki-välillä. Eli joku ratkaisu tähän tarvitaan, ja muuttaman miljoonan kunnostus tähän rantarataan ei asiaa ratkaise. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Otetaan edustaja Eskelinen vielä. Sen jälkeen otamme nuo kaksi pääluokkaa, ja sitten palaamme tähän puhujalistaan.

17.55 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Liikennepolitiikka on erityisesti myös tulevaisuuspolitiikkaa ja kasvupolitiikkaa. Sitä pitää tehdä suunnitelmallisesti ja pitkäjänteisesti. Se on tänä päivänä myös turvallisuuspolitiikkaa.

Edellisen hallituksen käynnistämä parlamentaarinen LJS 12 -työ oli hyvä lähtökohta, ja sitä työtä viedäänkin nyt eteenpäin tämän hallituksen taholta, mikä on hyvä asia. Liikennepolitiikkaan tarvitaan erityisesti pitkäjänteistä suunnittelua ja rahoitusta.

Edellisen hallituksen liikennepolitiikan tavoitteet olivat saavutettavuus, kestävyys, tehokkuus, liikenneturvallisuus ja perusväylänpidon rahoituksen pitkäjänteinen nosto sekä kestävä liikenteen edistäminen. Näissä ministeri Harakan vetämänä minusta edellisellä hallituskaudella onnistuttiin aika hyvin. Ainut vain, että hallituskauden puolivälissä tuli sitten tämä kustannuskriisi, joka murensi erityisesti siellä väyläverkon puolella niitä tavoitteita.

No, miten nykyinen hallitus jatkaa väylien investointeja ja väyläverkon rahoitusta? Täällä on kovasti siihen bitumin tuoksuun vannottu. Niin se on edellisinäkin kesinä tuoksunut, mutta ehkä nyt ei hirmusti kannata hehkuttaa, koska edelleen rakennuskustannukset ja käsittääkseni myös bitumin kustannukset ovat noin 20—30 prosenttia korkeammalla. Eli todennäköisesti tämä hallituksen varaama 250 miljoonaa euroa lisää rahaa aika pitkälti sulaa näihin korkeisiin kustannuksiin. Ikävä kyllä näin todennäköisesti tulee käymään. Jos verrataan, niin 2020 rahoitus oli 1,48 miljoonaa ja nyt se on 1,53. Eli joka tapauksessa korkeammalla tasolla kuin mitä aiemmin koskaan on ollut. Arvio on kumminkin, että vaikka tällä hallituskaudella kustannustaso tulisikin alaspäin, loppujen lopuksi perusväylänpidon rahoitus jää noin 300 miljoonaa alhaisemmaksi kuin LJS:ssä on aiemmin sovittu.

Sitten tähän maakuntien saavutettavuuteen. Täällä lentoliikennettä on torpattu useamalta taholta, mutta se on aivan välttämätöntä, että kansainvälinen teollisuus voi esimerkiksi Joensuussa toimia. Meillä on viisi globaalia, isoa yritystä, noin 3 000 työpaikkaa. Eräs yritys on sanonut, että peukalo kääntyy välittömästi alaspäin, jos lentoliikenne loppuu, niin pitkään kun lähes 5 tuntia körötellään Joensuuhun junalla, kun sama matka Seinäjoelle vie 2 tuntia 40 minuuttia. Pitäisikö tuolle Imatra—Joensuu-välille ja Karjalan radalle muutakin tehdä kuin sinne Lappeenrannan kohdalle ne kaksoisraiteet? Hyvä, että ne tulevat, ja ne auttavat asiaa.

Sitten hallituksen kehittämisrahoitukseen. Sitä valitettavasti väyläverkolla 720 miljoonaa leikataan neljän vuoden aikana, ja pysyvä leikkaus jää sitten tulevalle hallitukselle pohjiin, noin 250 miljoonan euron pienentäminen. Kehittämishankkeet ovat olleet niitä, millä näitä pieniä ja keskisuuria investointeja ja uudistamisinvestointeja ja teollisuuden investointeja on pystytty tekemään, ja ne ovat Itä- ja Pohjois-Suomen maakunnissa olleet merkittäviä, ja nyt se rahoitus pysyvästi leikkautuu tuon verran. Se myös tarkoittaa, että tämän hallituskauden sitomattoman liikennerahoituksen varaus jää kohtuupieneksi, ja erityisesti tässä pelottaa, että Etelä-Savo ja Pohjois-Karjala jäävät tällä hallituskaudella ilman yhden ainutta liikennehanketta, mikä olisi varmaan Suomessa historiallinen tilanne.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Sitten tämän hallituksen kertaluontoinen neljän miljoonan liikennepaketti: Se on pitkälti sidottu ja hankkeet ovat tiedossa, ja siinä harmittaa tietysti, että siinä on ajeltu sitten aika pitkälti myös ohi aiemmin sovitun väyläverkon investointisuunnitelman osalta. Siellä on paljon hankkeita, jotka ehkä tämän hallituskauden lopulla käynnistyvät. Tietysti tässä suhdannetilanteessa olisi hyvä, jos sieltä olisi nyt työnnetty niin paljon niitä valmiita suunnitelmia kuin olisi mahdollista ollut.

Liikennepolitiikka on tärkeää niin Suomen kuin maakuntien näkökulmasta, ja toivottavasti sitten tällä rahoitustasolla pystytään tekemään enemmän kuin tämän hetken arviot ovat.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään ja niitä jatketaan myöhemmin tässä istunnossa, ihan kohtapuoliin.

Pääluokan käsittely keskeytettiin kello 18.00.

Pääluokan käsittelyä jatkettiin kello 18.01.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Nyt jatketaan tässä istunnossa aikaisemmin käsiteltyä pääluokkaa 31. — Edustaja Kettunen poissa. — Edustaja Reijonen.

18.01 Minna Reijonen ps: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia liikenneministeri Lulu Ranteelle. Saan aika paljon palautetta ministeristä, ministeri Ranteesta, mikä on tietysti ymmärrettävää, että kun olen kuljetusyrittäjä, kuorma-autoilijan puoliso, niin minulle aika paljon tulee sitä palautetta. Ja minkälaista se palaute on? Se palaute on sellaista, että nyt meillä on sellainen liikenneministeri, joka ymmärtää kumipyöräliikenteen päälle ja ymmärtää autoilun päälle ihan tosissaan. Sitä palautetta tulee todella paljon, sitä tulee eri puolilta Suomea.

Itse kun tulen sieltä Itä-Suomesta, niin tosi ilahtunut tietenkin olen, että kun jaamme näitä joululahjarahoja eduskunnassa, niin Itä-Suomi huomioitiin näissä aika mukavasti: sinne tuli Kiuruveden seutuville rahoitusta ja Iisalmi—Pielavesi-seutuville tuli, ja tosi kiitollisena vastaan otetaan myös rahoitus Varpaisjärvi—Lapinlahti-tien kunnostukseen, ja oli tosi ilahduttavaa huomata myös, että Nilsia—Juankoski-väliselle tiellekin tulee sitä rahaa. Ja mitä vielä: hallitusohjelmassa on myös tuo Vitostie-hanke huomioitu ja Savon rata ja Karjalan rata.

Tämä Vitostie-hanke on todella tärkeä, ja olisinkin ministerille tuonut terveiset, että aikaisempi hallitus ei todellakaan pystynyt näihin tierahoihin, että ei sinne Itä-Suomeen tullut niitä tierahoja niin paljon kuin mitä nyt on tulossa. Kiitoksia siitä hallitukselle ja kiitoksia ministeri Ranteelle. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Hoskonen.

18.03 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia edustaja Reijoselle puheenvuorosta. Hän puheenvuorollaan todisti, että kyllähän Savo on rahat menneet, mutta Pohjois-Karjala jäi jälleen kerran näppejään nuolemaan. Edustaja Seppo Eskelinen

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

äskeisessä puheessaan todisti oivasti, että koskaan ei ole vielä minunkaan vaatimattoman edustajaurani aikana tämmöistä tilannetta ollut, että yksi maakunta jätetään kokonaan ulkopuolelle. Tämä on ensimmäinen kerta koko Suomen parlamentarismen historiassa — aivan tietoinen valinta. Perussuomalaiset täällä ylpeilevät sillä, että on tehty... Historiallista politiikkaa olette tehneet: Pohjois-Karjala ei saanut mitään. No jos vähän sanotaan vielä paremmin, vähän lisätään tuohon, niin kuitenkin sen verran meinaatte, että puratte Palokin vesivoimalaitoksen. Me jäämme pimeään siellä Pohjois-Karjalassa. Tämähkö on teidän aluepolitiikkaa? Samoin turpeeseen suhtautuminen, mitä tulee näihin pieniin voimalaitoksiin, haluatte sieltäkin kieltää sen käytön, ja se kun menee päästökaupan puolelle, se loppuu kokonaan. Se energiapolitiikasta.

Liikennepolitiikkaan nyt. Jos me haluamme tuon Pohjois-Karjalan alueen kehityksen alkuunsa, niin uskokaa nyt jo, arvoisat edustajakollegat ja myös ministeri Ranne, vaikka hän joutui tietysti virkatehtäviin lähtemään, ymmärrän hänen kiireet, ministereillä on niitä paljon, paljon enemmän kuin edustajilla yleensä, niin ottakaa nyt vakavasti tämä Pohjois-Karjalan tilanne, koska onhan se aika surullinen tilanne, että Nato-kenraali on meidän lähin tutkija. Hän kävi Itä-Suomessa puhumassa. Hän totesi täällä Suomessa käydessään, että pitää itärajan kunnat elävinä, koska silloin kun puhutaan puolustuspolitiikasta, niin infran pitää olla kunnossa, siellä pitää olla asuttuja taloja ja elämää, jolloin alueita on helpompi puolustaa. Tällä menolla ne kylät kuolevat, kaikki.

Alemman tieverkon kunto on ala-arvoinen. Se on niin kamala, että ajatelkaa, kun Destia sai esimerkiksi kotiseutualueeni tiehoitourakan, niin siellä kiellettiin viime viikonloppuna teiden auraaminen. Siellä kylillä asuvat ihmiset joutuivat ajamaan 10—15 sentin lumessa. Oli kielletty menemästä auraamaan. Urakoitsijalta kuultu juttu, eli täytyy olla totta.

Eli näin ollen, arvoisat edustajakollegat, olisiko nyt vihdoin ja viimein aika herätä tähän Suomen karmean todellisuuteen? Meidän pitää saada koko Suomen liikennetarpeet huomioituiksi. Laitetaan sitä itärataa kuntoon. Perussuomalaisten äskeisessä kommentissa puhuttiin itäradasta. No, se loppuu teidän mielestänne Imatralla. Luumäki—Imatra on teidän Itä-Suomea. Siitä on 100 kilometriä vielä Pohjois-Karjalan rajalle. Jos ette usko minua, niin tulkaa ensi kesänä Ilomantsiin käymään. Minä järjestän teille ekskursion lähimaantietettä. [Perussuomalaisten ryhmästä: Kyllä, selvä!] Noin 100 kilometriä matkaa Imatralla Pohjois-Karjalan rajalle, saattaa jäädä vähän alle. Ei yhtään hanketta radoille. Sitten Viitostie ja Savon rata eivät edes käy Pohjois-Karjalassa. Menevät ohi, että heilahtaa, suurin piirtein saman verran. Mitä Itä-Suomea se se on? Varmaan se on enempi Keski-Suomea kuin Itä-Suomea, mutta olkoon niin, en moiti sen enempää.

Sitten toinen asia. Jos me halutaan teollisuutta parantaa, niin rataverkko ja maantieverkko ovat ne, joita pitää ylläpitää. Meillä on kolme valmista hanketta, jotka vaativat vain teidän rahoituspäätöksenne: Karvion kanavan silta, se on osittain käyttökiellossa. Samoin Lieksanjoen yli menevä silta. Karvion kanavan sillan yli menevät muun muassa nämä Mantsisen raskaat satamanosturit länsirannikon satamiin, ja sieltä ne menevät muun muassa Etelä-Amerikkaan. Pitääkö tämäkin lopettaa, kun silta on rikki? Ei siitä voi enää raskaila kuormilla ajaa.

Samoin Lieksanjoen silta. Sen takana on kolme metsäteollisuuslaitosta. Yksi on Enocellin sellutehdas ja kaksi Binderholzin sahaa, toinen Lieksassa, toinen Nurmeksessa. Pitääkö nämäkin panna kiinni? Jos se silta menee rikki, se loppuu, tai se menee niin kannattamattomaksi, että sitä ei pysty enää tekemään. Sitten totta kai puut voidaan ajaa vaikka Vaasan

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

kautta, vaan se pikkusen maksaa. Toivoisin, että otatte vähän niin kuin järjen käteen ja katsootte näitä asioita tosiasioiden valossa.

Ja sitten vielä lentoliikenteestä kun puhuttiin, niin minä koin suurena loukkauksena, että varsinkin Vihreän liiton, puolueen edustajat täällä puhuivat, että ilmastopolitiikan takia Itä-Suomeen ei voi lentää. No kannattipa lentää kuitenkin Dubaihin ilmastokokoukseen valtavalla porukalla ja siellä asua monta viikkoa. [Perussuomalaisten ryhmästä: Ohhoh! — Naurua] Se ei ollut ilmastoteko, vai oliko se? En pysty sanomaan kumpi se oli, mutta ihmettelen vaan ajatusmallia, jos se tuolla keinoin menee.

Ja sitten lopuksi, arvoisa puhemies, jos me aidosti haluamme Suomen metsäteollisuutta ja raskasta teollisuutta kehittää, niin tähän maahan pitää ruveta puhumaan, avoimesti ja reilusti suunnittelemaan Kymijoen kanavointia. Sillä yhdistämme sekä Päijänteen että Saimaan vesistöalueet Mäntyharjun kanavan kautta ja laskemme Kymijokea pitkin Suomenlahteen. Minkä takia me maksamme venäläisille joka vuosi miljoonia ja miljoonia euroja siitä, että meillä on muka siellä optio käyttää sitä kanavaa? Kukaan järkevä laivuri ei sille kanavalle mene ehkä koskaan. Kuka sen vakuuttaa? Ei kukaan. Jos me haluamme tähän maahan hyvää, niin meidän pitää toimia niin, ja päätös on tässä salissa, eikä suurissa puheissa, joita vaalikampanjan aikana pidettiin. En sano tätä moittien vaan yhteistyötä tarjoten, koska jos Pohjois-Karjala jää yksinään, niin siinä kärsii koko Suomi. Se nähtiin talvi- ja jatkosodan aikana, että jos näitä seutuja ei olisi puolustettu, niin meille olisi käynyt huonosti.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Lindén, poissa. — Edustaja Strandman.

18.08 Jaana Strandman ps: Arvoisa rouva puhemies! Suomessa on tulossa iso infrapaketti nykyhallituksen toimesta. Tästä paketista löytyy myös Itä-Suomi. Hallitusohjelman mukaisesti perusväylähuollossa huomioidaan myös alempiasteinen tieverkko, mitä pidän tärkeänä myös itäisestä Suomesta tulevana edustajana. Opposition väitteistä huolimatta totuus on, ettei tämä hallitus unohda Itä-Suomea. Hallitus katsoo Suomea kokonaisuutena, johon myös se itäinen osamme kuuluu. Itä-Suomi-työryhmä on perustettu, ja se ryhmä käy Itä-Suomen haasteiden kimppuun. En malta olla tässä yhteydessä nostamatta myös eduskunnan jakovararahoista saatavaa rahoitusta valtatie 14 Savonlinnan—Ensolan liittymän liikenneturvallisuuden parantamiseen ja Kangasniemen kirkonkylän ja vanhainkodin välisen kevyen liikenteen väylän asvaltoimiseen. Näistä voi olla tyytyväinen.

Arvoisa rouva puhemies! Väyläpidossa on hyvin tärkeää huomioida elinkeinoelämän toimivuuden kannalta keskeiset hankkeet ja nykyisten teiden kunto. Eritoten Etelä-Savossa, josta siis itse tulen, on metsäteollisuuden kannalta ensiarvoisen tärkeää huolehtia toimivista, liikennekuntoisista väylistä niin maanteilla kuin radoilla. Metsäteollisuuden ja muunkin teollisuuden kannalta on polttoaineiden kustannusten lasku äärimmäisen hieno uutinen. Marinin hallituksen politiikalla olisi ajettu teollisuus ahtaalle, ja ilman jakeluvoitteen nousu-uran laskua olisi pumppuhinta pompannut vuodenvaihteessa kymmenillä senteillä.

Arvoisa rouva puhemies! Itä-Suomen matkailun kannalta teiden hyvä kunto ja saavutettavuus myös muiden yhteyksien kannalta ovat äärimmäisen tärkeitä. On tärkeää huomata, että pääluokkaan esitetyistä määrärahoista valtaosa eli vajaat 1,3 miljardia euroa kohdennetaan teiden, ratojen ja vesiväylien perusväylänpitoon. Väylien rapistuminen ja korjaus-

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

velka on pysäytettävä, ja teillä tulee ministeri Ranteen sanoin tuoksua asvaltti. Tähän hallitus toimillaan pyrkii.

Loppuun vielä liikenne- ja viestintäministeri Ranteelle erityinen kiitos siitä, että olette ilmaissut ajavanne aiempaa tiukempaa linjaa siinä, mihin rahaa käytetään. Tässä julkisen talouden tilanteessa pitää todella kaikkialla tarkkaan käydä läpi, mitkä ovat ne tärkeimmät kohteet, joihin rahaa käytetään. Kiitos ministeri Ranteelle aktiivisista vierailuista maakunnissa, joissa arki tulee eri maakuntien ominaispiirteiden kautta myös ministeriöön tiedoksi. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Löfström, poissa. — Edustaja Viljanen.

18.11 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tässä yhteydessä kolme nostoa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta.

Ensimmäiseksi on todettava, että en ymmärrä, miksi hallitus ajaa alas ja lakkauttaa laajakaistahankkeiden valtiontuen. Viimeistään pandemia-aika osoitti, kuinka äärimmäisen tärkeitä toimivat internetyhteydet ovat koko maassa yhteiskuntamme toimivuudelle. Laajakaista, valokuituyhteydet, ei rakennu joka puolelle maata markkinaehtoisesti. Se on jopa nähty Uudellamaalla tiheästi asutetulla alueella, kuten kotikunnassani Vihdissä. Muualla Suomessa tilanne on vieläkin hankalampi.

Toiseksi: Vuoden 2024 talousarviossa perusväylänpidon ylläpitorahoitus laskee. Laskevat budjettivarat, kohoavat kustannukset ja inflaatio varmistanevat ikävä kyllä sen, että väyläverkon korjausvelka tulee kasvamaan, ei supistumaan. Miksi näin? Eikö juuri väyläen kunnostaminen ollut yksi hallituksen kärkihankkeista?

Ja kolmanneksi: Hallitus esittää ensi vuodelle todella rajua leikkausta valtion yksityisteiden avustuksiin. Yksityisteiden perusparannuksiin ja erityiskohteisiin kohdistetut varat vähenevät noin 60 prosenttia, ja hallituksen suunnitelmana on lopettaa avustusten myöntäminen yksityisteiden perusparannuksiin kokonaan tulevina vuosina. Tämä linjaus on täysin kestämaton. Linjauksen omituisuutta lisää se, että yksityisteiden korjausavustukset puolitetaan ensi vuonna, eli samana vuonna, jolle hallitus omalla toiminnallaan on juuri nostanut yksityisteiden varrella asuvien ja yrittävien kiinteistöverotusta erittäin merkittävästi valtaosassa Suomen kunnista. Esimerkiksi Uudellamaalla hallituksen läpiajama kiinteistöverojen rajojen nosto kiristää omakotiasujien kiinteistöverotusta sadoilla euroilla useimmissa kunnissa.

Arvoisa rouva puhemies! Kiinteistöverotus siis kiristyy merkittävästi esimerkiksi Vihdissä, Nurmijärvellä ja Lohjalla kaikilla yksityisteidenkin varrella asuvilla, ja vastineeksi yksityisteiden varsilla asuvat joutuvat kantamaan nykyistä raskaamman taakan yksityistensä ylläpidon lisäksi myös yksityisteiden peruskorjauksista ja parannuksista, kuten esimerkiksi siltaremonteista. Omakotiasujien verotus siis kiristyy, väylät huononevat ja valtio velkaantuu ennätystahtia. Miten tässä nyt näin on käymässä, arvoisa hallitus?

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Edustaja Viitala.

18.15 Juha Viitala sd: Arvoisa rouva puhemies! Korjausvelan kehitys on huolestuttavaa. Väyläviraston arvion mukaan se on noussut laskennallisesti jo noin neljään miljardiin euroon. Korjausvelka tulee kasvamaan jatkossakin, ja rajallisten resurssien mahdollisimman tehokas ja vaikuttava käyttö korostuu entisestään.

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

Suomen ja Venäjän rajatilanteen vuoksi Suomen satamien merkitys korostuu. Olisinkin nähnyt tunnin juna -hankkeen rahat satamien syöttöliikenteen varmistamisessa ja tieverkon kehittämisessä ja parantamisessa. Satamien syöttöliikenne on osa Suomelle elintärkeää tuonnin ja viennin tuotantoketjua.

Kustannustason nousu vaikuttaa myös yksityisteiden kunnostuskustannuksiin. Venäjältä saadun puuraaka-aineen tyrehtyttyä yksityistieverkon merkitys korostuu teollisuuden puuraaka-aineen saannissa. Kyse on osittain myös huoltovarmuudesta. Olisikin järkevää lisätä rahoitusta yksityistieavustuksiin puuraaka-aineen kuljetusten ja huoltovarmuuden varmistamiseksi.

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja, edustaja Heinonen otti puheenvuorossaan esiin tärkeän asian eli sen, että myös kasvukeskusten asukkaat tarvitsevat hyväkuntoisia teitä, jotka sijaitsevat kasvukeskusten ulkopuolella. Esimerkiksi ruokahuollon varmistaminen on kasvukeskuksissakin tärkeää, ja ruokahuoltoa toteutetaan pitkälti kasvukeskusten ulkopuolella.

Kasvukeskusten ulkopuolella on elämää nyt ja toivottavasti tulevaisuudessakin. Kaikilla ei ole joukkoliikennettä käytettävissä muun muassa työmatkaliikenteessä, ja olisikin tärkeää, että hallitus toteuttaa investoinneissaan Liikenne 12 -suunnitelman pohjalta avoimesti valmisteltua tietoperusteista Väyläviraston investointiohjelmaa. [Puhuja lähtee siirtymään kohti puhujakoroketta]

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Jatkakaa vain, edustaja, jos haluatte.

Ei, vaan jään odottamaan seuraavaa puheenvuoroa.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Okei. En ollut varma, koska te lähditte papereitten kanssa. Oletin, että haluatte tulla puhumaan tänne puhujapönttöön. Tässä on todellakin poikkeuksellinen tilanne, että se seuraava puheenvuoro on kohta. — Mutta edustaja Hoskonen ensin, olkaa hyvä.

18.17 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Lyhyesti pari asiaa.

Ensinnäkin äsken edustaja Eerikki Viljanen käytti erinomaisen puheenvuoron todeten tämän laajakaistarakentamisen loppumisen. Miten te perussuomalaiset ilkeätte yleensä sanoa, että olette maaseudun asialla, kun poistatte koko rahan ja koko momentinkin valtion budjetista? Esimerkiksi kotikuntani rakensi kymmenen vuotta sitten laajakaistaverkon, johon saimme valtion tukena sen vajaan kolmanneksen. Loput maksoivat kuntalaiset itse, tai kyseinen osakeyhtiö, jonka kunta täysin omistaa. Nyt te poistitte kaiken, ei jäänyt mitään, ei jäänyt edes momenttia enää, jolle voi rahaa laittaa. Ja sitten te tulette meille sanomaan tuolla ja punotte päätä siellä ja hyvin väheksyen katsotte. Miksi te toimitte näin? Ei teillä ole mitään ylimaallista oikeutta lähteä maaseudun ihmisiä syrjimään. Olette olevinaan maaseudun asialla, mutta teette juuri niin kuin maaseutu kärsii. Onko tämä teidän tehtäväne vai onko tämä kiusantekoa vai mitä tämä on, kertokaa minulle. Minä haluan kertoa tämän kotimaakunnassani, miten tämä menee. Siellä on monella kunnalla vireillä laajakaistaverkon rakentaminen. Ilomantsiin on rakennettu koko kunnan kattava laajakaistaverkko kymmenen vuotta sitten. Kaikki saivat sen, ketkä halusivat ottaa, ja suurin osa otti. Tämöistäkö teidän politiikkanne on? Te muka olette maaseudun asialla ja toimitte pyövelinä, pannaan vain luukku ovelle ja rahat pois — sillä keinoinko te toimitte? Jos teiltä joku tätä

Budjetin alikohta PTK 72/2023 vp

kysyy, niin olkaa sen verran rehellisiä, että vastaatte niille ihmisille suoraan, miten se asia on.

Ja toisena asiana sitten tämä tieverkon kuntoonlaitto. Meillä oli jo semmoisia kyliä kotikunnassani Ilomantsissa viime keväänä, että nämä kyseiset kylät olivat motissa. Tiet olivat siinä kunnossa, että edes ambulanssi tai paloauto ei päässyt sinne. Jos joku ihminen sairastui, niin ainut toivo oli, että Kuopiosta tuleva lääkärihelikopteri ennättää. Mutta jos on vakavasti sairas potilas, niin varmasti ei ennätä, se on menoa. Tämmöisissä olosuhteissa me maaseudun ihmiset siellä elämme ja täällä kuulemme sen, että ei tule yhtään hanketta tai rahaa eikä mitään muutakaan tule, ei edes laajakaistaverkkoa.

Tulevina vuosikymmeninä, hyvät edustajakollegat, kaikki terveydenhuoltoon liittyvät tiedot ja palvelut siirtyvät verkkoon, kaikki. Lähivuosina myös, jos oikein olen kuullut sen asian, niin kuin varmaan olenkin, Digita Oy lopettaa antenniverkon ylläpidon, joskus muutaman vuoden kuluttua. Jos oikein muistan, se oli vuosi 26, jossakin paperissa sen näin, muutaman vuoden kuluttua kuitenkin. Miten sitten käy näille alueille, joille ei antenniverkko enää tule? Televisiokin niiltä pimenee.

Kun te puhutte nyt maaseudun asiaa, niin toimikaa sitten niin. Minä olen siinä tukena aivan varmasti. Mutta älkää ikinä sanoko, että tuette maaseudun elämää, jos poistatte laajakaistan rahatkin. Olen siitä hyvin murheellinen ja surullinen, mutta minkä minä tälle voin.

Yleiskeskustelu päättyi.

Pääluokan käsittely keskeytettiin.