

## Plenum

**Onsdag 19.12.2018 kl. 10.01—1.56**

### 2.10. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

**Andre vice talman Tuula Haatainen:** Nu presenteras huvudtitel 31 gällande kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Vi inleder debatten. — Ledamot Eestilä presenterar, varsågod. Därefter har minister Berner ordet.

#### *Debatt*

**17.55 Markku Eestilä kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön määrärahat ovat noin 2,9 miljardia euroa, joista noin puolet käytetään liikenneverkon ylläpitoon ja kehittämiseen ja vajaa viidennes viestintäpalveluihin ja -verkkoihin. Talousarvioesitykseen sisältyy myös toimenpiteitä kansallisen energia- ja ilmastostrategian toteuttamiseksi. Näitä ovat muun muassa sähkökäyttöisten henkilöautojen hankintatukeen ja konversioihin kaasuihin ja etanolikäyttöiseksi tarkoitettu 6 miljoonan euron tuki sekä junaliikenteen ostoihin esitetty 2 miljoonan euron lisäys. Myös kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa jatketaan ja siihen osoitetaan yhteensä 7 miljoonaa euroa.

Arvoisa puhemies! Perusväylänpitoon esitetään noin 1,04 miljardia euroa, josta on tarkoitus käyttää tienpitoon 569 miljoonaa, radanpitoon 364 miljoonaa ja vesiväyliin 104 miljoonaa euroa. Kun juuri voimaan tulleen lisäbudjettirahoituksen käyttö jää suurelta osin ensi vuoden puolelle, nousee perusväylänpidon rahoitus käytännössä noin 1,09 miljardiin euroon. Rahoitustaso jää kuitenkin noin 300 miljoonaa euroa kuluvaan vuoteen pienemmäksi, koska kolmivuotinen korjausvelkaohjelma ja siihen liittynyt lisärahoitus päättyvät. Suomen liikenneverkossa on arvioitu olevan 2,5 miljardin euron velka. Noin 100 miljoonan euron vuosivauhdilla edennyt korjausvelan kasvu saatiin lisärahoituksella pysäyttämään, mutta jos rahoitustaso jää jatkossakin vuoden 2019 tasolle, korjausvelan määrän arvioidaan kasvavan nopeasti.

Valiokunta katsoo, että hallituksella on oltava valmiutta arvioida perusväylänpidon rahoitustarpeita jo vuoden 2019 lisätalousarviossa, minkä lisäksi on välttämätöntä, että seuraavassa hallitusohjelmassa ja julkisen talouden suunnitelmassa varmistetaan perusväylänpidon riittävä rahoitus. Valiokunta lisää perusväylänpidon rahoitukseen 25,3 miljoonaa euroa, jolloin perusväylänpitoon on ensi vuonna käytettävissä yhteensä noin 1,1 miljardia euroa. Hankkeiden kustannusarviot vaihtelevat 50 000 eurosta 5,75 miljoonaan euroon.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös rataverkon kuntoon, johon kohdistuu noin 1 miljardin euron korjausvelka. Muun muassa turvalaitejärjestelmät ovat monin osin vanhoja ja elinkaarensa päässä, mikä on omiaan hidastamaan liikenteen toimivuutta ja lisäämään junaliikenteen myöhästymisiä. Valiokunta kiirehtii myös tasoristeysten turvallisuuden parantamista, sillä valtion rataverkolla on edelleen lähes 2 000 vartioimatonta tasoristeystä.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Valiokunta on tyytyväinen, että liikenne- ja viestintäministeriö on antanut marraskuussa asetuksen maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta. Asetuksen mukaisesti kaikkiin maakuntakeskuksiin ulottuu maanteiden ja rautateiden valtakunnallinen pääväylä, jota pidetään hyvässä kunnossa läpi vuoden.

Valtionavustusta yksityisteiden kunnossapitoon ja parantamiseen esitetään korotettavaksi 4 miljoonalla eurolla, jolloin määräraha nousee 17 miljoonaan.

Arvoisa puhemies! Valiokunta pitää raideyhteyksien kehittämistä erittäin tärkeänä muun muassa liikenteen päästöjen vähentämiseksi ja korostaa Turun ja pääradan kehittämistarpeiden rinnalla myös itäradan eli Itä-Suomeen suuntautuvien nopeiden ratojen merkitystä sekä alueellisen kehityksen että Venäjälle suuntautuvien raideyhteyksien parantamiseksi.

Valiokunta pitää niin ikään välttämättömänä, että infrahankkeiden rahoitusta kehitetään ja löydetään myös uusia malleja, sillä valtion budjettirahoitus ei riitä kaikkiin niihin kehittämishankkeisiin, jotka ovat muun muassa liikenteen sujuvuuden, elinkeinoelämän kuljetusten ja työllisyyden kannalta perusteltuja. Uusien kehittämishankkeiden osalta valiokunta korostaa teollisuuden ja elinkeinoelämän käyttämien kuljetusketjujen toimivuutta. Valiokunta nostaa esille erityisesti Ylivieska—Iisalmi-radän sähköistykseen. Rata palvelee raskasta liikennettä, ja sen käytön arvioidaan edelleen kasvavan muun muassa metsä- ja kaivosteollisuuden kuljetusten takia.

Valiokunta kiinnittää myös huomiota Kyberturvallisuuskeskuksen rahoituksen riittävyyteen. Toistaiseksi resurssit eivät ole olleet riittävällä tasolla, mutta talousarvioesitykseen sisältyy nyt kehyspäättöksen mukainen 2 miljoonan euron määräraha- ja korotus.

Joukkoliikenteen palvelujen ostoon ja kehittämiseen esitetään noin 89 miljoonaa euroa, mikä vastaa edellisvuosien tasoa. Määräraha käytetään pääosin junaliikenteen ostoihin, alueellisen ja paikallisen liikenteen ostoihin sekä suurten ja keskisuurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetukeen.

Arvoisa puhemies! Saadun selvityksen mukaan laajakaistan saatavuus ulottuu noin 83 000 kotitalouteen, kun hankkeen tavoitteena oli laajakaistan ulottaminen 130 000 kotitalouteen. Hankkeet ovat edenneet ennakoitua hitaammin. Valiokunta pitää tärkeänä, että jatkossa selvitetään vielä mahdollisuudet tukea niitä laajakaistahankkeita, jotka ovat joutuneet kohtuuttoman suuriin taloudellisiin vaikeuksiin.

Arvoisa puhemies! Kiitän ministeriä, jaoston jäseniä ja parlamentaarisen liikennetyöryhmän jäseniä hyvästä yhteistyöstä ja myös siitä, että liikenteen merkitys nähdään tänä päivänä ei pelkästään liikkumisena vaan myös taloudellisia investointeja johdattavana. Eli liikenteellä on suuri merkitys siinä, miten Suomi makaa ja elää tulevaisuudessa.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Ministeri Berner, 5 minuuttia, olkaa hyvä.

**18.01 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön talousarvioesityksen loppusumma on noin 2,9 miljardia euroa, josta valtaosa eli 1,6 miljardia kohdistuu väylien ylläpitoon ja kehittämiseen.

Perusväylänpidon tavoitteena on valtion väyläomaisuuden säilyttäminen liikennöitävässä kunnossa. Tämä on tärkeää niin kansalaisten jokapäiväisen liikkumisen kuin elinkeinoelämän tarpeiden kannalta. Perusväylänpidon rahoitus on ensi vuonna hieman yli miljardi euroa. Vaikka hallitusohjelman mukainen kärkihankerahoitus näin vaalivuonna päättyy-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

kin, vuonna 2019 summa sisältää 100 miljoonaa euroa korjausvelan vähentämiseen osoitetusta rahoituksesta.

Kuluvalle hallituskaudella korjausvelkarahoitukseen on käytetty ennätyksellisen paljon määrärahaa, yhteensä lähes miljardi euroa. Tällä rahoituksella korjausvelan kasvu on pysäytetty ja sitä on jopa pienennetty. Korjausvelkaohjelman kohteet valittiin asiantuntijamennettelyssä asiakaskyselyn perusteella. Siten valituilla kohteilla on paras vaikuttavuus elinkeinoelämän kuljetustarpeiden ja työmatkaliikenteen sujuvuuden kannalta. Ilman tulevan hallituksen päättäväisiä toimia velka uhkaa kuitenkin lähivuosina jälleen kääntyä kasvuun.

Vuoden 2019 talousarvio sisältää myös budjettiriihessä sovitun lisärahoituksen. Yhdessä kuluvan vuoden toisessa lisätalousarviossa päätettyjen lisäysten kanssa kyseessä on tärkeä panostus väyläverkkoihin ja turvallisuuteen. Tämä 65 miljoonan euron paketti kohdennetaan muun muassa seuraaviin tarkoituksiin: siltojen korjaukseen runsas 16 miljoonaa euroa; noin 3 miljoonaa euroa liikenneturvallisuustyöhön, johon siten on käytettävissä yhteensä 9,1 miljoonaa euroa; teiden talvikunnossapidon parantamiseen ja kelirikon hoitoon 25 miljoonaa euroa; tasoristeysten turvallisuuden parantamiseen 10 miljoonaa euroa; ja yksityisteiden kunnossapitoon 4 miljoonaa euroa.

Valiokunta on omassa mietinnössään esittänyt, että momentille lisätään runsaat 25 miljoonaa euroa perusparannushankkeisiin maan kaikkiin osiin. Kiitän lämpimästi valiokuntaa näistä lisäyksistä.

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietinnössä kiinnitettiin huomiota rataverkon kuntoon ja raideyhteyksien kehittämiseen. Aiempina vuosina päätetyillä määrärahoilla on käynnissä useita suuria ratojen perusparannushankkeita. Talousarvioon sisältyy myös miljoonan euron lisäys pääradan hankesuunnitteluun.

Liikenteen suurten infrahankkeiden rahoituksen niukkuus on herättänyt keskustelua jo pitkään. Ongelmaan pyritään löytämään valiokunnankin toivomia uusia malleja, joista yksi voisi olla eri osapuolten muodostama hankeyhtiö. Hankkeiden suunnittelussa pitkäjänteisyyttä parantaa 12-vuotinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Sen valmistelu on ministeriössä alkamassa.

Ensimmäistä kertaa varsinaisessa talousarviossa on mukana myös määräraha kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Vuoden 2018 toisessa talousarviossa kuntien kävelyä ja pyöräilyä edistäviin infrahankkeisiin osoitettiin 3,5 miljoonan euron määräraha, ja sama summa on myös vuoden 2019 talousarviossa.

Joukkoliikenteen palveluiden ostoihin käytetään vuonna 2019 yhteensä 65,5 miljoonaa euroa. Tästä junaliikenteen ostoihin kohdennetaan noin 32 miljoonaa euroa. Maaseudun peruspalveluluonteisen joukkoliikenteen sekä seudullisen liikenteen hankintoihin käytetään samoin runsas 32 miljoonaa euroa. Joukkoliikenteen kehittämiseen MAL-aiesopimuksen mukaisesti tai muilla toimin sitoutuneille kaupunkiseuduille osoitettava tuki on noin 21 miljoonaa euroa.

Ensi vuoden budjetissa kansallisen ilmastopolitiikan tavoitteita edistetään tukemalla rai-  
deliikenteen ostoja sekä kehittämällä suurten kaupunkien joukkoliikennettä. Viimeksi mainittu tähtää varsinkin liikenteen digitalisaation ja uusien palveluiden edistämiseen. Näihin toimiin on yhteensä varattu 5,5 miljoonaa euroa, josta 3,5 miljoonaa euroa käytetään joukkoliikenteeseen ja 2 miljoonaa euroa junaliikenteen ostoihin.

Arvoisa puhemies! Tässä keskeiset asiat liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta ja pääluokasta. Määrärahojen vaikuttavuuden suhteen liikenne- ja viestintäministeriö on kokoaan huomattavasti merkittävämpi, sillä tämä lähes 3 miljardin euron pääluokka luo

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

toimintaedellytyksiä koko yhteiskunnalle. Kyseessä on hallituksen viimeinen talousarvio, joka jatkaa samalla tulevaisuuteen katsovalla linjalla, kuten aikaisempina vuosina. — Kiitos.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Avataan keskustelu. Pyydän niitä, jotka haluat käyttää puheenvuoron, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta. — Valiokunnan puheenjohtaja Jalonen.

**18.06 Ari Jalonen sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallitus on aikaan tehnyt paljon hyvää työtä, ja paljon on hyvää jälkeä tullut, mutta tietysti jotain korjattavaakin on. [Kokoomuksen ryhmästä: Teissä!]

Yksi näistä korjattavista asioista on se, että tämän parlamentaarisen ryhmän rahoitusta ei ihan saatu kasaan seuraavalle vuodelle. Kun katsoo opposition tekemiä ehdotuksia eri hankkeista, niin hankkeita toki riittää, mutta pohja on pois, jos ei ole edes varjobudjetissa rahoitusta niille. Mutta tämän oikean hankkeen ja oikean rahan eteen tarvitsisi tehdä vielä töitä. Itse olen kovastikin hakemassa vielä seuraavalle vuodelle rahoitusta, että saadaan se parlamentaarisen ryhmän rahoitusvaje kasaan. Oletteko tässä yhteistyössä, haataanko tämä raha vielä yhdessä?

**18.07 Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toivon, että tämä hallitus ja ensi vuoden alkuaika muistetaan erityisesti perusväylänpidon rahoituksesta, jossa tämä hallitus osoitti esimerkillisyyttä. Niin kuin tuossa ministerin puheenvuorossa kuultiin, lähes miljardi euroa pistettiin perusväylänpitoon, ja se on semmoinen verisuoni Suomessa, joka antaa mahdollisuuden kaikille alueille ja maakunnille kehittymiseen liikenneväylissä.

Toinen iso ja merkittävä asia oli parlamentaarisen työryhmän aikaansaama yhteinen näkemys 12 vuoden investoinneista ja investointisuunnitelmasta. Toivon, että tällä hallituskaudella päästään tekemään siitä vielä pohjaesitys tulevia hallituskausia varten. Työryhmä teki hyvää yhteistyötä ja saavutti parlamentaarisen yhteisymmärryksen. Tällä viikolla on muissakin asioissa todettu, että vain parlamentaarisesti yhteisesti sovitulla asioilla on mahdollisuus mennä yli hallituskausien eteenpäin.

**18.08 Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on tällä eduskuntakaudella panostanut esimerkillisellä tavalla väylänpitoon ja, kuten kuulumme, lähes miljardi euroa erityyppisiin hankkeisiin. On tietysti harmi, ettei tulevalle vuodelle saatu sitä 300:aa miljoonaa, jota parlamentaarinen liikennejärjestelmätyöryhmä suositti, mutta siltä osin siis tehtävää riittää. Toivottavasti rahoitusta saadaan paremmaksi.

On kuitenkin hyvä, että ministeri on tehnyt hyvän esityksen ja valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto ja valiokunta ovat sitä jalostaneet. On saatu kuitenkin perusparannushankkeisiin vähän lisää rahaa, ja hankkeet etenevät, ja tältä osin työt maanteilla jatkuvat. Parlamentaarisen liikennejärjestelmätyöryhmän suositus tulisi jatkossa kyllä huomioida. Sitä me todellakin toivomme ja sen eteen olemme valmiit tekemään töitä.

Parista yksityiskohdasta vielä kysyisin. Kyberturvallisuuskeskus ja sen rahoitus: se tarvitsisi käsittääkseni vieläkin enemmän rahaa kuin sen 2 miljoonaa, joka tässä juuri lisättiin. Ja kuinka voisimme edistää vielä näitä laajakaistahankkeita, [Puhemies koputtaa] jotta mahdollisimman moni suomalainen sellaisen saa? Ja jos puhemies sallii vielä yhden lau-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

seen, niin kysyn: Mitä kuuluu Mytönmäen mutkalle? [Puhemies: Aika!] Joko se saataisiin kuntoon? [Naurua]

**18.10 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toki tähän edelliseen puheenvuoroon viitaten olisi ollut toivottavaa, että ne työt olisi tehty nyt sen osalta, että tuo perusväylänpito on parlamentaarisesti päätetty, kustannussumma olisi toteutunut. Nythän korjausvelka kääntyy kasvuun jälleen vuonna 2019, mikä on kyllä murheellista ottaen huomioon sen, että vaikka tässä perusväylänpitoon on laitettu isoja summia — miljardista puhutaan — niin tosiasiaassa investointivelkaa on kertynyt aiempiin hallituskausiin nähden yhdestä puoleentoista miljardia.

Liikenteen kokonaismerkitys tässä budjetissa laskee. Toimivat väylät ovat kuitenkin meidän Suomen toimivuuden ja elinvoiman takaaja, ja sen vuoksi väylien kunto ja niitten toimivuus vaikuttavat myöskin moneen. Kysyisin ministeriltä: miten tässä pääsi käymään näin, että perusväylänpitoon tarkoitettut parlamentaariset rahat jäivät uupumaan ensi vuoden budjetista?

**18.11 Jari Ronkainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valtiovarainvaliokunta on jakanut niin sanotut joulurahat, joista suurimmat määrärahalisäykset tulivat liikenneväylien korjausvelan vähentämiseen. Tämä on tietysti hyvä asia.

Jos tiehankkeet asetetaan osumiksi kartalle, näyttää se ikään kuin haulikolla olisi ammuttu. Valitettavasti vaan yksikään hauli ei osunut omaan kotikuntaani, [Sinuhe Wallinheimo: Ehkä ensi kerralla!] vaikka sielläkin olisi ollut kipeää tarvetta. Vähäiset määrarahat on mielestäni järkevä käyttää suunnitelmallisesti. Ehkä tässäkin on harkintaa tarkasti käytetty. [Välihuutoja] Kysyisin, arvoisa liikenneministeri: kuinka suuressa roolissa arvioitte poliittisen harkinnan olevan suhteessa tiestön tarpeisiin näissä hankevalinnoissa?

**18.12 Krista Mikkonen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tiedämme, että ilmastomuutoksen hillitsemisessä liikenteen päästöjen vähentäminen on avainasemassa. Siksi meidän täytyykin panostaa ennen kaikkea raideliikenteen lisäämiseen, ja se, että junaliikenteestä tulisi kilpailukykyinen suhteessa niin henkilöautoihin kuin kotimaan lento-liikenteeseen, on tärkeä tavoite. On äärimmäisen hyvä, että pystyisimme nopeuttamaan meidän junayhteyksiämme kaupunkien välillä. Erityisesti haluan nostaa tässä esiin itäradan. Jos me saisimme kolmen tunnin junayhteyden Joensuun, Kuopion suuntaan, niin se olisi todellinen vaihtoehto lentämiselle.

Myös kaupungin sisäisiä ratayhteyksiä on syytä kohentaa. Esimerkiksi raitiovaunuhankkeet suurissa kaupungeissa ovat sellaisia, mihin kannattaa panostaa. Ne vähentävät työmatkaliikenteen päästöjä merkittävästi. Ja olen iloinen myös siitä, että kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma saa jatkoa.

**18.13 Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Oli ilahduttavaa kuulla niin jaoston puheenjohtajan käyttämä puheenvuoro kuin ministerin, joka otti myös nimenomaan raideliikenteen korjaushankkeet keskiöön.

Nyt kuitenkin haluaisin kysyä siitä, kun me monesti, kun olemme kuluttajia, aina moitimme sitten VR:ää ja VR:n toimintaa, että taas oli VR myöhässä ja VR sitä ja VR tätä. Kuitenkin me tiedämme, että hyvin paljon liikenteen myöhästymisestä johtuu turva- ja ohjauslaitteitten vanhanaikaisuudesta ja toimintakyvyttömyydestä. Kysyisin ministeriltä, oli-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

siko nyt vielä mahdollisuutta tässä tämän hallituskauden aikanakin koordinoida sitä, mihinkä kohdistetaan sellaisia tarpeellisia rahoja, varsinkin kun meillä päärataliikenteen sujuvuutta halutaan edistää, ja kun TEN-T-rahoitus on tulossa. Voisimmeko me sieltä kautta saada apua vielä tähän särkyyn ja murheeseen?

**18.14 Olavi Ala-Nissilä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella korjausvelkojen lisäksi liikennesektorilla on tällä vaalikaudella todella tekemisen meininki. Todella mittavia uudistuksia on laitettu liikkeelle. Voi olla jotain pientä korjattavaa, mutta suuri kuva on erittäin, erittäin hyvä.

Se, mitä me emme ole saaneet riittävästi aikaan, on rahoitus, ja tässä minä kyllä suoraan sanottuna katson valtiovarainministeriön patavanhoillisia virkamiehiä. Siellä ei ole vielä kukaan pystytty uudistamaan sitä rahoitusta. Siellä käsitellään käyttömenoja ja kannattavia investointeja suurin piirtein samalla tavalla. Ei ole Suomessa niin pientä kuntaa, etteikö se erottaisi investointimenot ja käyttömenot toisistaan.

Me tarvitsemme välttämättä uusia välineitä, jotta voimme EU-rahaa ja eläkerahaa hyödyntää, jotta voimme parantaa suomalaista liikenneverkkojärjestelmää.

Arvoisa puhemies! Koskaan ei liikenteellä ole ollut niin suurta merkitystä ihmisten asuminen ja yrittämisen kannalta kuin tänä päivänä. Miten näette, ministeri Berner, joko saamme valtiovarainministeriöön liikettä näissä asioissa?

**18.15 Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitos puheenjohtaja Eestilälle, jaoston puheenjohtajalle, joka on toiminut erittäin tasapuolisesti ja ripeästi.

Kahteen asiaan haluan kiinnittää huomiota. Päärata tarkoittaa Helsinki—Tornio-väliä, ei ainoastaan Helsinki—Tampereä. Sitä koko väliä pitää kehittää.

Toinen asia on se, että tuossa mietinnössä otamme kantaa tähän Ylivieska—Iisalmi-radan sähköistykseen. Se on äärimmäisen välttämätöntä. Se on päätetty tehdä jo 2014, mutta sitä ei vain ole toteutettu. Nyt kun 2017 Helsinki—Oulu-väli on 200 kilometriä tunnissa, sinne eivät sovi nämä raskaat pellettijunat enää. On täysin välttämätöntä, että tämän vuoden 2016 selvityksen mukaan me sähköistämme ensi vaalikaudella Ylivieska—Iisalmi-välin ja kierrätämme kaivosteollisuuden-, metsäteollisuuden- ja pelletin kuljetukset sen kautta.

**18.16 Harri Jaskari kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun liittyen nopeisiin junayhteyksiin katsoo, mitä tehdään muissa Pohjoismaissa: siellä puhutaan Ruotsin ja Norjan ja Tanskan välisistä erittäin nopeista yhteyksistä. Nyt onneksi Suomessa on alettu puhumaan myöskin aika paljon näistä kolmesta nopeasta ratayhteydestä. Nythän tietysti täytyy miettiä sitä, miten me saisimme ne pääomitettua mahdollisimman nopeasti, niin, ettei ole kysymys kymmenien vuosien hankkeista, vaan muutamien vuosien hankkeista. Silloin täytyy tietysti miettiä myöskin sitä, miten VR jakautuu eri yhtiöihin ja miten raiteille saadaan kenties sekä yksityistä että julkista pääomaa. Missä vaiheessa ja tilanteessa nyt on tämä niin sanottu perusrakenteen luominen siinä, että saadaan erilaisia pääomia nopeasti — vaikka tätä pääratapuolta tietysti itse ajan tosi aktiivisesti?

**18.17 Timo Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenneverkko ja sen kunto ovat ratkaiseva tekijä kasvun kannalta. Yhdyn niihin näkemyksiin, joissa on koros-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

tettu sitä, että tämän vaalikauden aikana tähän korjausvelkaan on pystytty osoittamaan merkittävästi määrärahaa. Se, että tässä mietinnössä valtiovarainvaliokunta ei kyennyt osoittamaan tämän enempää rahaa liikenneverkkoon tai korjausvelkaan niin kuin tämä parlamentaarinen liikenneverkkotyöryhmä ehdottaa, johtuu siitä, että eduskunta on keväällä hyväksynyt kehyksen eikä valtiovarainvaliokunnalla ole mahdollisuuksia lähteä tekemään sellaisia säästöpäätöksiä, jotta tämä olisi mahdollista. Sen tähden minusta tässä keskustelussa kannattaa keskittyä siihen, mitenkö saamme syntymään hankeyhtiön, jota kautta sitten tulevaisuudessa voidaan rahoittaa näitä tarpeita. Tällä menolla tämä ei parane.

**18.18 Toimi Kankaanniemi ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On toki ikävää, että tämä 300 miljoonan vuotuinen potti tähän korjausvelan lyhentämiseen loppui eli hallitus hyyyti ennen kuin siihen olisi ollut syytä, ja toinen ikävä asia on, että tätä hankeyhtiötä tai vastaavaa uutta rahoitusmallia näille suurille hankkeille ei ole löydetty. Näihin pitää päästä, muuten tämä meidän yhteinen omaisuutemme, väylästä, ajautuu sellaiseen tilaan, että remontit tulevat maksamaan kohtuuttoman paljon, onnettomuudet lisääntyvät ja elinkeinoelämä kärsii, samoin kuin ihmisetkin. Eli tällä on kiire, ja seuraavan hallituksen ohjelmaan se tulee saada.

Totean, että jäin jaostossa yksin puolustamaan Tampere—Jyväskylä-kaksoisraidetta. On ikävää, että tämä, maan yksi tärkeimmistä, jäi pois. Edelleen totean, että tämä laajakais-tahanke on kyllä pahasti kesken ja siellä ovat monet kunnat ahdingossa. Siihen toivoisin nopeita parannuksia.

**18.19 Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Ronkaisen tavoin ihmettelen valiokunnan jakotapaa ja kysynkin ministeriltä, mitä hän ajattelee siitä. Nimittäin siis omaan maakuntaani, Etelä-Savoon, oli valiokunta päättänyt antaa puoli miljoonaa euroa Harjunmaan—Luusniemen tien parantamiseen, joka on pari vuotta sitten ojitettu ja sorastettu, eikä kelirikkokaan ei ole tällä tiellä ollut mikään paha ongelma. Tämä tie ei ole ely-keskuksen, maakuntaliiton eikä kuntien listoilla, ja olemme kuitenkin maakuntahallituksen pöydän ääressä käyneet läpi kaikki yhteiset tavoitteet ja ne ovat kaikkien tiedossa, mutta kenenkään virallisten toimijoitten tiedossa ei ole mitään erityisiä liikenteellisiä perusteita sille, että tämä tie pitäisi nopeasti korjata, [Anne Kalmarin välihuuto] mutta sellaisia perusteita voi olla, että tie sattuu lienee olemaan erään sinisen vaikuttajan mökkitie, ja mielestäni tällainen rahan jakaminen on kyllä moraalitonta. Tuolle puolelle miljoonalle eurolle olisi ollut parempi kohde esimerkiksi Etelä-Savossa sijaitsevan Euroopan suurimman UPM:n vaneritehtaan tien parantaminen. Se kuitenkin työllistää 650 ihmistä, ja sen tien korjaamisella olisi ollut heti positiivinen vaikutus työllisyyteen.

**18.21 Olli-Poika Parviainen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän ministeri Berneriä kahden liikennetyöryhmän ansiokkaasta johtamisesta. Se työ on varmasti ollut haastavaa meidät kansanedustajat tuntien.

Tässä budjetissa on paljon hyviä pieniä asioita, kuten kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelma, ja myös se on erittäin tärkeää, että me pääsemme 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun Suomessa. Se on varmasti kaikkien etu.

Tämän työryhmätyön aikana vihreät kiinnittivät huomiota siihen, että liikenteen päästö-vähennystavoitteita joudutaan todennäköisesti tarkistamaan vielä uudelleen aika nopeastikin. Sen jälkeen on tullut uutta tietoa muun muassa kansainväliseltä ilmastopaneelilta, ja

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

LVM:stäkin on esitetty erilaisia vaihtoehtoja siihen, miten liikenteen päästöjä voitaisiin vähentää. Toki osa politiikasta on nämä asiat ehtinyt jo ampua alas siitä huolimatta, että yleisesti kyllä hymistelemme sen puolesta, että päästöjä olisi vähennettävä. Kysyisin, ministeri Berner, teiltä: miten te näette tästä eteenpäin LVM:n mahdollisuuden kirittää myös Suomen seuraavaa hallitusta liikenteen päästövähennysten edistäjänä?

**18.22 Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin pitää kiittää hallitusta siitä, että se sijoitti tähän korjausvelkaan tuntuvasti rahaa ja korjausvelkaa on saatu kurottua kiinni, koska kaikki, mikä on tehty ja korjattu, on aina eteenpäin. Se, että ehkä ensi vuodelle ei tullut niin paljon rahaa, johtuu tietenkin siitä, että rahaa ei ole ollut, mutta on tärkeää, että tätä on hoidettu.

Mutta tähän työryhmätyöhön. Jäin miettimään sitä, olisiko tarpeen kerätä yhteen meidän elinkeinoelämän edustajia eri puolilta Suomea ja ministeriön edustaja ja ruveta tekemään semmoista pitkäjänteistä suunnitelmaa, mitenkä huolehditaan meidän liikennejärjestelyt — niin rautatiet, maantiet, vesiliikenne kuin lentoliikenne — jotta se palvelisi meidän elinkeinoelämää mahdollisimman tehokkaasti ja nämä elinkeinoelämän yrittäjät uskoisivat oman alueensa menestykseen ja tulevaisuuteen, jotta saadaan verotuloja sitä kautta ja saadaan maksettua ne tieremontit.

**18.23 Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On todellakin kiistämättömät saavutukset hallituksella siinä, että lähes miljardilla on korjattu näitä perusväyliä, ja nyt se projekti on sitten loppumassa. Tosiaankin tulevaisuudessakin täytyisi olla vähintäänkin se 300 miljoonaa, niin kuin parlamentaarinen työryhmä on laatinut tavoitteeksi.

Mutta miten päästään perustamaan väyläyhtiötä ja saadaan nimenomaan budjetin ulkopuolista rahoitusta näihin meidän suuriin hankkeisiin, kuten päärataan? Sehän on selvä, niin kuin Wallin tässä mainitsi, että pitäisi Tornioon asti koko päärata korjata, mutta sekin helpottaa, jos me saamme myös tämän lähiliikenteen elikkä Tampere—Helsinki-välin parannetuksi ja mahdollisesti sen tunnin junan. Mutta se ei pelkästään budjetirahoituksella onnistu. Meillä on myös tiehankkeita, valtatie kolmonen ja Hämeenkyrön ohitustie. Nämä ovat kaikki sellaisia hankkeita, joihin pitäisi myös olla tulevaisuudessa rahaa. Eli kyllä me peräänkuulutamme tässä nimenomaan tämän väyläyhtiön toimintaa.

Kysyisin vielä kuitenkin ministeriltä tästä laajakaistasta. Miten me saamme todellakin toimivan infran myös maaseudulle moniin paikkoihin? Sieltä elinkeinoelämä suorastaan huutaa, että pitäisi saada toimivammaksi nämä tietoliikenneyhteydet.

**18.24 Sofia Vikman kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pääradan kapasiteetti ja kunto eivät nyt vastaa tämän päivän, saati tulevaisuuden, vaatimuksiin. Paras tapa korjata akuutti tilanne ja ratkaista asia kestävästi on parantaa pääradan liikennöintiä ja rakentaa Tampereen ja Helsingin väliselle rataosuudelle lisää raidekapasiteettia.

Budjettiesityksessä positiivista on Helsinki—Tampere-välin alle tunnin junan suunnitteluun ja valmisteluun varattu miljoonan euron määräraha. Suunnittelu olisi saatava ripeästi maaliin, jotta rakentamisvaiheeseen päästään. Erilaisiin rahoitusvaihtoehtoihin on syytä suhtautua avoimesti ja niitä selvittää. Myös EU-rahoitus on meidän nyt onnistuttava hyödyntämään. Kysyisin tässä ministerin näkemystä näihin erilaisiin rahoitusvaihtoehtoihin ja



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

siihen, miten nyt päästäisiin mahdollisimman ripeästi eteenpäin tässä koko Suomen kannalta vaikuttavimmassa ja tärkeimmässä suuren mittakaavan raidehankkeessa.

**18.25 Antti Rantakangas kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pitää esittää ministeri Bernerille kyllä kiitokset. Te olette toimikautenne aikana uudistanut ja kehittänyt tätä liikennesektoria enemmän kuin kukaan edeltäjänne, uskallan näin sanoa. Siitä kiitos teille.

Korjausvelan pienentämisestä: Tästä on puhuttu varmaan parinkymmenen vuoden ajan, että pitäisi alkaa kuromaan sitä kiinni, mutta nyt tällä kaudella sitä on miljardilla eurolla kurottu kiinni, ja on hienoa, että myöskin oppositio antaa tunnustuksia ja tuen hallitukselle. Sehän on valtavan hieno saavutus. Totta kai pitää jatkaa ja pitää saada myöskin tuleviin budjetteihin rahaa, jotta nämä pystytään hoitamaan.

Täällä käytti edustaja Wallin hyvän puheenvuoron Ylivieska—Iisalmi-radan sähköistämisestä. Se on varmasti toivon mukaan yhteinen hanke jatkossa, että saamme sen työn alle — sehän oli aikanaan listoilla, mutta että myöskin jatkossa.

Ja valtiovarainvaliokunnan asenteesta kertoo se, että yli kolmannes jakovarasta käytettiin liikennesektorin hankkeisiin. Sehän kertoo siitä, että pidetään tärkeänä, että liikenteen korjaustarpeita hoidetaan. Siinä on myöskin ministerillä tärkeä rooli ollut, [Puhemies koputtaa] että me olemme saaneet hyvässä yhteistyössä nämä hankkeet aikaan.

**18.26 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täytyy muistuttaa nyt hallituspuolueen jäsentä siitä, että perusväylänpidon parlamentaarinen työryhmä työskenteli ja teki nämä päätökset jo edellisellä hallituskaudella ministeri Kyllösen aikana, ja siitä toki nykyiselle hallitukselle ja ministerille kiitokset, että tämän parlamentaarisen työryhmän tahtotilan mukaisesti on toimittu. Ja ylipäänsäkin kiitokset siitä, että liikennesektorilla ja liikennepuolella ollaan ymmärretty se, miten tärkeää parlamentaarinen suunnittelu ja yhteinen osallistuminen ovat pitkäjänteisen toteutumisen kannalta, jotta hallituskausista huolimatta pystytään ehkä vaikuttamaan niihin hankekohtaisiin rahoituksiin tai jo suunnitteluihin siten, että ne hillitsevät kustannuksia. Se on ehdottomasti positiivista. Nyt olemme liikenneverkkotyöryhmässä juuri saaneet raamit 12 vuoden suunnittelulle, joka on meidän yhteinen tahtotila [Puhemies koputtaa] ja jokaisen hallituksen tuleva tehtävä.

**18.28 Ari Jalonen sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sinänsä edustaja Kymäläinen on oikeassa, että tässä on kahden kauden aikana ollut nyt kolme parlamentaarista ryhmää, joista yksi oli viime kaudella. Kaikilla on ollut oma tärkeä merkityksensä, ja tämä on ikään kuin jatkumo, jota ollaan seurattu, ja nyt tosiaan on saatu tämä 12-vuotinen suunnitelma sinne pohjalle, mikä on pitkäaikainen ja järkevä päätös.

Aikaisemmassa puheenvuorossa edustaja Kymäläinen nosti esille sen väitteen, että nyt korjausvelka lähtee taas kasvuun. Kuitenkin aikaisemmissa budjettipäätöksissä on tullut jokin summa pohjalle, ja nyt näissä niin sanotuissa joululahjarahoissa on toinen summa, ja ollaan kohtalaisen lähellä, uskoakseni, sitä pistettä, että se korjausvelka ei kasva. Onko tässä ajattelumallissa perää vai ei? [Satu Taavitsainen: No ei ole! Ihan höpöhöpöä!]

**18.29 Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tosiasia on, että väylärahoitus tarvitsee totaalisen uudistuksen. Tulevaisuudessa etenkin isoja väylä-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

hankkeita ei pystytä toteuttamaan normaalin budjettirahoituksen kautta, mikäli emme halua ottaa jatkuvasti lisää velkaa, ja sitä me emme halua. Tällä kaudella on satsattu historiallisen paljon olemassa olevan perusväylästömme kunnostukseen. Se on ollut hyvä valinta, sillä liikenneväylästömme korjausvelka on näistäkin satsauksista huolimatta edelleen liian suuri. Nyt korjausvelkaohjelman kautta on korjaushankkeita joka puolella Suomea, hyvä niin, ja korjausvelan kasvu on saatu pysäytettyä.

Me olemme huolissamme, aidosti huolissamme, kaikenasteisista teistä. Myös yksityistiet tulee pystyä pitämään kunnossa. Siksi on hyvä, että ensi vuonna niiden korjauksiin on varattu 17 miljoonaa euroa, ja itse toivon, [Puhemies koputtaa] että vähintään tämä sama summa on myöskin tulevaisuudessa joka vuosi niihin käytettävissä.

**18.30 Katja Hänninen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minun täytyy kiittää siitä, että on saatu rahoitusta myös sellaisille tienpätkille, jotka muuten ehkä eivät olisi rahoituksen piiriin päässeet. Edelleen täytyy ministeriä kiittää siitä kasitien saamisesta runkoverkkoon, elikkä aina kun tulee mahdollisuus jostakin kiittää, niin myös kiitään.

Mutta tietysti sitten se kritiikki. Joukkoliikenteen palveluiden ostoon kyllä tietysti tarvittaisiin enemmän resursseja. Nimenomaan raideliikenteen kehittämisessä valitettavasti näyttää siltä, että seuraava hallitus joutuu siihen laittamaan enemmän panostuksia, sillä tällä hetkellä tilanne on se, että valitettavasti emme ole näitä Iisalmi—Ylivieska-sähköistykseen nähneet emmekä päärataa ole päässeet kunnolla kehittämään, vaikka saavutettavuus ja Suomen kilpailukyky tätä edellyttäisivät.

Kysyisin myös ministeriltä Laajakaista kaikille -hankkeesta, onko siihen nyt tulossa lisäpanostuksia. Tämä hankeaikahan on tavallaan päättynyt, mutta kuitenkin meillä ei ole sitä tavoitetta saavutettu. [Puhemies koputtaa] Elikkä jos me haluamme koko Suomen pitää asuttuna — digitalisaatio ja muut mahdollisuudet — niin tarvittaisiin [Puhemies: Aika!] tämä Laajakaista kaikille -hanke edelleen.

**18.31 Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen korjausvelan torjuntaohjelma on ollut erittäin hyvä. Niin kauan kuin sitä rahoitusta oli, se kyllä pysäytti korjausvelan kasvun, mutta ikävä tosiasia on se, että nyt kun se raha on käytetty, niin kyllä vaan se korjausvelan määrä kääntyy kasvuun. Sen takia rahoitusta tarvitaan tulevaisuudessa lisää, ja juuri tämän takia edellinen parlamentaarinen liikennejärjestelmätyöryhmä yksimielisesti linjasi, että tätä rahaa tarvittaisiin noin 300 miljoonaa euroa vuodessa nykyisen tason päälle. Tähän olemme parlamentaarisesti kaikki sitoutuneet, tätä mieltä olemme olleet, ja toivon, että pääsemme tässä yhteistyössä eteenpäin. Kokoomus on ainakin valmis ja kiinnostunut etsimään ratkaisuja, joilla tämä 300 miljoonaa saataisiin jatkossa budjettiin ja voitaisiin korjausvelan kasvu pysyvästi pysäyttää ja kääntää se pysyvään laskuun.

**18.32 Jani Mäkelä ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Joku täällä aiemmin sanoi, että liikennettä on tällä kaudella mullistettu — näinkö se meni? Sen voi kyllä allekirjoittaa, mutta onko se mullistus aina mennyt parempaan suuntaan, kun markkinahäiriöitä on aiheutettu lukuisia ja taksiliikenne on saatu suorastaan sekaisin?

Näihin laajakaistahankkeisiin täytyy sanoa sen verran, että vaikka onkin hyvä, että haja-asutusalueille saadaan laajakaistainen verkko, niin siinä voitaisiin hieman enemmän käyt-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

tää järkeä kuin ideologiaa ja esimerkiksi suorittaa se loppujakelu langattomana siinä tapauksessa, kun se toimii, sen sijaan, että jokaisen savupiipun juureen vedettäisiin se kallis valokuitu. Muistetaan kuitenkin tasapuolisuus, eli kaava-alueilla ollaan kaupallisten yhteysien varassa, jotka eivät läheskään aina toimi kovin ihanteellisesti.

Näiden tieverkkorahojen suhteen jaan pettymyksen siitä, että nyt tulee vähintäänkin välivuosi korjausvelan lyhentämisessä. Mitä järkeä on perustaa työryhmiä, jollei niiden työllä ole suorastaan vaikutusta? Tämä teiden kunnossapidon vaje näkyy suoraan meillä maakunnissa suorastaan vaarallisten tieyhteyksien muodossa, kuten tämän mainitun valtatie 13 Lappeenranta—Mikkeli-välillä.

**18.33 Sirpa Paatero sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Saavutettavuus tulee varmistaa tässä muutoksessa, jossa työpaikat ja ihmisten asuinpaikat ovat mahdollisesti erillään. Enää semmoiseen siirtotyöläismarkkinaan ei mennä kuin aikaisemmin, ja sen takia olisi erittäin tärkeää, että nämä meidän pääväylät olisivat kunnossa ja ihmisillä olisi mahdollisuus liikkua. Ja tähän liittyen äsken on mainittu jo edustaja Mikkosen osalta itärata, mutta myöskin rantaa kulkeva rantarata, mikä menisi Helsingistä itään, olisi vähintäänkin selvitettävä samanaikaisesti, sillä Kotka, Hamina, Loviisa, Porvoo ja kaikki suurimmat satamat Suomessa sijaitsevat tällä rannikolla ja niitten saavutettavuus sekä työmatkalaisten saavutettavuus on varmistettava tänne suuntaan — erityisesti, kun tänään huomasin, että VR on päättänyt lopettaa liikennöinnin elikkä Pohjolan Liikenne lopettaa pikavuorobussit. Elikkä nyt sitten tästä eteenpäin, kun meillä ei ole sitä junarataa, meillä eivät kulje myöskään linja-autot, ja tämä on aika surullinen tilanne.

**18.34 Markku Rossi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kansainvälinen kilpailukyky, alueellinen saavutettavuus, liikenneturvallisuus ja liikenteen päästötmyysovat keskeisiä asioita liikennepolitiikassa, ja se meidän aina täytyy muistaa. Tämä vaalikausi jää todellakin historiaan siinä, että panostukset ovat olleet aiempaa suurempia. Korjausvelka on edelleenkin olemassa, mutta tämä on hyvä suunta. Ensi vuosi on hoidettu kutakuinkin puoleenväliin. Pystyykö uusi hallitus sitten tekemään jatkossa jotain? Aika näyttää, ja toivottavasti mennään tämän parlamentaarisen ryhmän mukaan.

Tämä pitkäjänteisyys on meille eduskunnan ykköskysymyksiä, ja 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa tähän kyllä hyvän pohjan kaiken kaikkiaan. Itse olen ollut kolmessa parlamentarisessa työryhmässä ja nähnyt kyllä tämän asian eteenpäin menemisen. Minun toivomukseni on, että eduskunta ei laita päätään pensaaseen tulevaisuudessa ulkopuolisen ja lisärahoituksen hankkimisessa. Tämä keltainen kirja ei tule riittämään rahoitukseen, vaan siihen tarvitaan mielestäni valtioenemmistöinen yhtiö, [Puhemies koputtaa] joka lähtee rakentamaan ja ylläpitämään.

**18.36 Johanna Karimäki vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Perusradanpidosta huolehtiminen on keskeisen tärkeää. Kun täällä on puhuttu paljon perusväylänpidosta, niin täytyy muistaa, että siinä ovat myös ne raiteet, jotka ovat monilta osin rapistuneet ja junat myöhästelevät, ja tällä on vaikutusta myös turvallisuuteen. Esimerkiksi Uudellamaalla rantarata länteen on yksi kiireellisimmistä kunnostettavista osioista. Kannatan myös sitä, mitä edustajat Mikkonen ja Paatero esittivät, että myös raiteet Helsingistä itään pitäisi saada nopeasti suunnitteluun ja toteutukseen.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Arvoisa puhemies! Haluaisin kysyä myös biokaasuautoilun edistämisestä. Mikä on tilanne tällä hetkellä liittyen biokaasuautoilun verottamiseen? Autoilijat ovat olleet hieman tuohuneita siitä, että autoverotus ei ole juurikaan kannustanut siihen, että kannattaisi tehdä tämä kaasukonversio autoon, vaikka on toki hyvä, että hallitus on tähän ohjannut tukea.

**18.37 Antero Laukkanen kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Yhdyn näihin ajatuksiin, että liikenneministeri on kyllä laittanut tehoja ministeriöönsä ja monenlaista esitystä on sieltä tullut. Osa niistä, jotka ovat jääneet tekemättä, on ollut hyviäkin, mutta ehkä sitten tulevat sukupolvet niitä ottavat sieltä käyttöön.

Rahoitusratkaisuihin meillä on paljon malleja ja tietoa. Nyt olisi vain päätösten aika. Ei kannata enää yhtään tutkimusryhmää rahoituksesta perustaa, kyllä on riittävä ymmärrystä. Elinkeinoelämä tarvitsee selkeän viestin, jotta investoinnit todella käynnistyvät ja pysyvät Suomessa nyt, kun on kasvun aika.

Sitten nämä kustannukset, kun ajatellaan, että on miljardin velka: kyllä sellainenkin hyötylaskelma pitäisi tehdä, että jos näitä hankkeita lähdetään nopeimmassa tahdissa erilaisilla rahoitusratkaisuilla viemään eteenpäin, niin ei se ole pelkkää menoa, vaan kyllä siitä työllisyyden ja muiden investointien kautta tulee tulojakin, eli nämä ovat niin sanottuja tuottavia investointeja. Se pitäisi myös laittaa tähän mukaan eikä pelätä sitä velkaa, mikä näistä syntyy.

**18.38 Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenneinfran kehittämiseen kohdistuvat panokset ovat hitaita ja loivia liikkeitä, ja siitä on jo kuusi vuotta aikaa, kun tämä ensimmäinen korjausvelkayöryhmä pantiin alulle liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Sen takia on hyvä, että eduskunta keskustelee näistäkin tulevista kehityshankkeista. Ne eivät tule yhtäkkiä. Me pääsimme liikenneverkkokorjausvelkayöryhmän ansiosta tälle historialliselle tasolle, mikä tänä vuonna on, eli 1,4 miljardiin. Totta kai se on näille infrayrityksille, jotka näitä tiehankkeita sitten korjaavat käytännössä, ikävä, kun pudotus on nyt 300 miljoonaa, mutta täällä kaikki puolueet ovat sitoutuneet, ja minä uskon, että seuraava hallitus välittömästi ottaa oman korjausvelkaohjelmansa käyttöön.

Mutta yksi kysymys, jonka haluan nostaa esille, on, että mietittäisiin parlamentaarisesti — jota työtapaa itse arvostan kovin — sitä, että koko Suomi kuitenkin haluaa, että saavutettavuus on kunnossa. Se koskee Pohjois-Suomea, Länsi-, Etelä- ja Itä-Suomea, ja kun me sen saavutamme nimenomaan ulkopuolisella rahoituksella, niin se kyllä tavallaan kiittää myös talouden nousulla.

**18.39 Johanna Ojala-Niemelä sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tieverkosto on meidän verisuonistomme, ja liikennepolitiikka on valitettavasti ollut, kuten täällä on moni todistanut, liian tempoilevaa. Ei ole päästy esimerkiksi EU-rahoitukseen siinä määrin kiinni kuin Ruotsi, ja toivon, että tämä 12-vuotinen liikennesuunnitelma auttaisi siinä suhteessa, että myös muihin EU-rahoihin päästäisiin kiinni ja siirryttäisiin pitkäjänteisempään politiikkaan.

Meillä Lapissa on myös monia tarpeita ratatiikenteen osalta. Toivotaan Kolarin radan sähköistystä, samoin Tornio—Laurila-rata on ollut paljon esillä. Se on pieni pätkä eikä kovin kallis, 22 miljoonaa, eli sillä saataisiin yhteys tuonne Ruotsin puolelle sekä henkilöliikenteen että tavaraliikenteen osalta. Mutta siitä kiitän ministeriä, että valtatie 21:llä ja val-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

tatie 4:n Kemi—Oulu-välillä saatiin tällä vaalikaudella pää niin sanotusti auki. Valmiiksihan se ei vielä tullut, mutta siitä on hyvä sitten seuraavalla hallituskaudella jatkaa.

**18.40 Juha Pylväs kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset tosiaankin ministeri Bernerille varsin räväkästä toiminnasta. On paljon tullut uudistuksia, ja ainakin tuolla pohjoisemmassa Suomessa ollaan varsin tyytyväisiä näihin ratkaisuihin.

Näihin ratahankkeisiin haluaisin kanssa esittää vähän kommenttia. Täällä valiokunta on nostanut Ylivieska—Iisalmi-radan sähköistuksen esille hyvin merkittävänä kohteena. Tämän kustannusarviohan on noin 45 miljoonaa euroa, ja se aikaisemminkin oli jo listoilla ja rahoituksessa, mutta se ei silloin toteutunut. Tämän Iisalmi—Ylivieska-radan tärkeys on korostunut Äänekosken tehtaan myötä, kun tämän puutavaran kuljetus on Keski-Suomen rataa pitkin ruvennut kulkemaan. Kysynkin ministeriltä: minkälainen arvio teillä on siitä, milloin mahdollisesti rahoitus löydetäisiin tälle ratapätkälle?

**18.41 Sari Multala kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meillä on tulevaisuudessa melko paljon haasteita täällä liikennepoliitikankin sektorilla. Kun meidän yhteisesti tavoittelemamme päästövähennystavoitteet aiheuttavat paineita sille, että paitsi että tulisi kehittää rataverkostoa kaupunkien ja kaupunkiseutujen välillä ja tietysti myös raideyhteyksiä kaupunkien sisällä, niin samanaikaisesti meidän tulisi pystyä jollain tavalla siirtämään päästöttömään tai vähäpäästöiseen liikenteeseen ja toisaalta pitämään yllä myös tieverkostoamme. Tätä varten meillä onkin nyt sitten tehty paljon parlamentaarista työtä ja työtä myös ministeriössä. Kuitenkin ehkä nyt näyttää siltä, että erityisesti tämä sähköautoihin siirtyminen ei vielä ole sillä vauhdilla lähtenyt liikkeelle, ja hallitus on siihen nyt tehnyt pienen kannustimen. Samoin kaasukonversiota autojen osalta on pyritty rahallisesti kannustamaan, mutta erityisesti näiden kaasukonversioiden osalta tuntuu, että ehkä tieto ei ole kovin hyvin levinnyt. Miten tätä asiaa voitaisiin vielä paremmin vauhdittaa?

**18.42 Kristiina Salonen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Satakunnalla on aihetta iloon, ja kiitän siitä hallitusta.

Kuitenkin samanaikaisesti kannan suurta huolta liikennehankkeiden rahoituksesta jatkossa ja erityisesti investointien rahoituksesta. Me tiedämme kaikki — useat edustajat ovat kantaneet huolta siitä — että rahoitus ei valitettavasti pysy alueen kehityspotentiaalin tasolla, ja se on iso ongelma myöskin työllisyyden ja talouskasvun näkökulmasta, ei pelkästään liikennehankkeiden näkökulmasta. Esimerkkinä valtatie 8: Odotamme rahoja kahden merkittävän risteysalueen parantamiseen, Eurajoella ja Laitilassa, mutta itse asiassa koko yhteysväli, Turku—Rauma—Pori-väli, pitäisi nelikaistoittaa. Se on jo koko alueen elinkeinoelämänkin tavoite. Toiseksi: tunnin juna on tärkeä sekä Turun että Tampereen osalta, mutta ilmastonmuutoksen torjumiseksi on kysyttävä, miten on varaa olla hyödyntämättä toimivaa rataa. [Puhemies koputtaa] Esimerkiksi Rauma on edelleen ilman henkilöliikennettä.

**18.43 Aila Paloniemi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jyväskylä—Tampere-raideyhteys on Keski-Suomen saavutettavuuden ja kasvun kannalta keskeinen liikenneyhteys. Rataosuuden käyttömäärät ovat kasvussa, eivät vähiten Äänekosken biotuotetehtaan ansiosta, jonka kuljetukset Vuosaaren satamaan, kuten tiedetään, kulkevat tätä kautta. Raideyhteys on häiriöherkkä ja ruuhkautunut. Liikenneviraston tuoreessa sel-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

vityksessä rataverkon kokonaiskuvassa Jyväskylän kytkentä etelän kasvukäytävään nähdään perusteltuna Helsingin ja Tampereen välisen päärataosuuden lisäksi. Samassa selvityksessä todetaan, että henkilöjunien vuorotarjonnan ja rautatieliikennematkustamisen lisäämiselle on eniten kysyntää ja potentiaalia Helsinki—Tampere—Oulu-, Helsinki—Turku- ja Tampere—Jyväskylä -väleille. Jyväskylän ja Keski-Suomen saavutettavuus paranee huomattavasti kehittämällä Tampereen ja Jyväskylän välistä rataa tavoitellen yhteyden muuttamista kaksiraiteiseksi. Toivottavasti tähän suunnitteluun päästään pian.

**18.44 Laura Huhtasaari ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun sijoitamme Suomen infraan, niin se on todellinen sijoitus, joka taatusti maksaa itsensä takaisin. Meillä valitaan jokaisesta vaalipiiristä tänne ihmisiä, ja sitähän he meiltä odottavat, elinkeinoelämä ja asukkaat odottavat sitä, että saavutettavuus toimii, ja tällä tavalla voimme edistää vientiä ja asukkaiden hyvinvointia. Paikoittain meillä on kyllä tiestö todella, todella huonossa kunnossa, ja meidän pitää jatkossa panostaa paljon enemmän, mutta hyvä, että tällä kaudella on tämänkin verran panostettu.

Pori—Tampere-rata on merkittävä henkilö- ja tavaraliikenteen väylä, ja rataosuuden turvallisuuden lisäämiseksi ja Pori—Helsinki-henkilöraide liikenteen matka-ajan lyhentämiseksi radan tasoristeykset tulisi poistaa. Kysyn: mitä tälle hankkeelle kuuluu?

**18.45 Lasse Hautala kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tieverkosto on Suomen valtakunnassa verisuoniverkosto, jonka kautta kulkevat niin metsätuotteet, maataloustuotteet kuin myöskin teollisuuden tuotteet. Siksi siitä pitää pitää hyvää huolta, ja lausunkin parhaat kiitokset ministerille siitä, että olette tällä hallituskaudella ottanut sen asian todella tosissanne ja hoitanut asiaa hyvin.

Nyt kun eletään talvikautta, niin tämä talvikunnossapito alkaa taas puhuttaa erityisesti raskaan kuljetuksen autoilijoita. Juuri tänään sain yhden viestin Peräseinäjoelta. Siellä tie oli erittäin liukkaassa kunnossa ja kesti tuntikausia, ennen kuin sinne hiekoitusta saatiin. Ongelmana lienee se, että urakat on ely-keskusten osalta tarjottu ja sitten urakoitsijat jakavat ne aliurakoihin ja sitten omavalvontana hoitavat tätä valvontaa. Ja olisikin tärkeää ohjeistaa nyt sitten ely-keskuksia siitä, että ely-keskukset ottaisivat vahvemman roolin ties-tön valvonnan osalta.

**18.46 Eero Lehti kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin toivonut, että Keski-Suomen ja miksei muidenkin alueiden kansanedustajat kiinnittäisivät jatkossa enemmän huomiota siihen, että pääradasta olisi välitön yhteys Vantaan lentoasemalle. Euroopassa ei liene toista kansainvälistä maan päälentoasemaa, joka olisi välittömässä yhteydessä rataverkkoon siten, että saataisiin kaikki liikenne suunnattua niin, että ihmiset ehtivät suoraan ilman pysähdyksiä kansainvälisille lennoille. Nyt puuttuu 20 kilometriä. Samassa yhteydessä pitäisi sitten vielä pohtia Finnairin ja Suomen lentoliikenteen kannattavuuden jatkoa, sitä, että Pietarin rata rakennettaisiin. Sieltä tulisi ehkä 5 miljoonaa ihmistä kysynnän kautta Helsinki-Vantaan lentoasemalle, mikä olennaisesti toisi lisää työtä ja kannattavuutta Suomen lentoliikenteeseen.

**18.47 Anneli Kiljunen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan ensinnäkin ministeriä kiittää, että talousarvioesitykseen sisältyy määräraha kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Tällä on erittäin suuri merkitys ihmisten hyvinvoinnin kannalta, ja hyvin toimi-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

va ja turvallinen pyöräilyväylä kannustaa ihmisiä liikkumaan ja siten myös huolehtimaan itsestään. Tämä on erittäin hyvä, myönteinen asia.

Samalla haluaisin kiinnittää huomiota siihen, että Itä- ja Kaakkois-Suomelle toimiva rai-  
deliikenne on erittäin tärkeä, jopa, voisiko sanoa, elinehto alueen tulevaisuuden kannalta. Metsä, bioteollisuus, tutkimus- ja kehittämistoiminta, rajan läheisyys ovat alueelle mah-  
dollisuus, mutta se edellyttää myös hyvää raideliikennettä ja logistiikkaa. Tästä syystä toi-  
voisin, että kaksoisraide Imatra—Luumäki saatetaan loppuun mahdollisimman nopeasti ja  
että tästä itäratayhteydestä saataisiin suunnitelmat hyvään vauhtiin — tai ne on saatu jo  
vauhtiin, mutta että saataisiin niistä myös myönteisiä päätöksiä, [Puhemies koputtaa] ja  
sitä kautta tällä vahvistettaisiin koko Itä- ja Kaakkois-Suomen elinvoimaisuutta ja annet-  
taisiin myös sille alueelle paremmat tulevaisuuden mahdollisuudet.

**18.49 Kari Kulmala sin** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitusohjel-  
maan sisältyy kirjaus vinjetistä eli raskaan liikenteen tienkäyttömaksusta. Pidän ihmeelli-  
senä, että se ei ole vielääkään voimassa. Se tasaisi kustannuksia... [Eduskunnasta: Tänään  
on annettu!] — Hienoa. Perun tältä osin puheeni. Kannatti tulla tänäänkin töihin. [Naurua]

Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on osoittanut teiden kunnostuksiin rahoitusta myös  
ensi vuodelle. Pidän kuitenkin hyvänä myös sitä, että valiokunta osoitti jakovarasta rahoi-  
tusta varsin tasaisesti koko Suomen alueelle. Pohjois-Karjalassa rahoitusta tulee muun  
muassa Porokyläkadun ja Pappilansuoran liittymän parantamiseksi, Valtimontien perus-  
korjaukseen sekä kevyen liikenteen väylän parantamiseksi Kontiolahdella. Näihin tulee ra-  
hoitusta — ihan näin kateellisille tiedoksi sanottuna — 1,5 miljoonaa euroa. Mielestäni  
varsin hyvä summa.

Pidän positiivisena myös, että valtionavustukseen yksityisteiden kunnossapitoon ja pa-  
rantamiseen esitetään tasokorotusta. Korotus on erittäin tarpeellinen, koska erityisesti vii-  
me talven vaikea kelirikko on lisännyt tuntuvasti monen tien kunnostustarpeita.

Ehkä jossain vaiheessa iltaa keskustelemme myös vesiliikenteestä.

**18.50 Pertti Hakanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Pitää sa-  
noa, että ministeri Berner, te olette kyllä tällä vaalikaudella toteuttanut äärimmäisen hie-  
nosti liikenneturvallisuutta ja kokonaisuutta, ikään kuin tätä koko liikenneverkkoa, niin  
että on välillä tullut jopa sellaista, että hyviä ideoita lyödään liian aikaisin alas, kun niitä ei  
keretä suunnittelemaan riittävästi. Elikkä tästä iso kiitos, että on aidosti katsottu koko mi-  
nisteriön toimialaa läpi ja liikenneturvallisuus todella edellä.

Korjausvelkaa on todella pienennetty merkittävästi tällä kaudella, mutta sitä vielä jää.  
Valitettavasti se kasvaa koko ajan eteenpäin. Jos meillä olisi tilanne, jossa meillä olisi kaik-  
ki Suomen tiet aivan niin kuin tiptopkunnossa, niin silloin minä ymmärtäisin sen, että ru-  
vetaan kadehtimaan, kun jokin tienpätkä saa rahaa. Eli kyllä tässä pitää olla tosi tyytyväi-  
nen siitä panostuksesta, mitä on pystytty mihinkin laittamaan.

Minä haluan kiittää tässä kohtaa myöskin, ministeri, teitä erityisesti siitä, että sääntelyn  
keventäminen, normien purku, on ollut teille sydämen asia tällä vaalikaudella. Te olette  
johtanut valtioneuvostossa sitä hanketta. Sillä on todella paljon saatu aikaan, suomalaisten  
eteen tehty työtä, ja siitä iso kiitos.

Tähän loppuun voisin vielä sanoa tiehankkeista, että Arttu Wiskarin Mökkitie on muu-  
ten hyvä kappale.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Olli-Poika Parviainen, olkaa hyvä. — Ei ole varasta? Anteeksi. — Sitten edustaja Hoskonen, olkaa hyvä, ja sitten ministeri vastaa. [Naurua]

**18.52 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, kiitoksia arvoisa puhemies. Kyllä todella minunkin kannatti tänä päivänä tulla töihin. Hieno juttu.

Ministeri Bernerille erittäin suuret kiitokset siitä ennakkoluulottomasta työstä, mitä hän on tehnyt. Voisi sanoa, että hän on rohkeasti vastatuuleen kävellyt ja nostanut teittemme kuntoa ja liikenneväylien kuntoa. Tällä keinoin pitää jatkaa, ja siitä 300 miljoonasta, mikä parlamentaarisessa ryhmässä on sovittu, pitää pitää kiinni.

Aivan kuten Olavi Ala-Nissilä aikanaan omassa puheenvuorossaan mainitsi, niin onhan se kummallista, että meillä edelleen nämä investoinnit ja käyttötalous ovat samassa pake-tissa. Nämä pitää kyllä saada erilleen ja tähän infrarakentamiseen lisää potkua, koska se on välttämättömyys. Katsokaapa, arvoisat kollegat: meillä on tilanne, jossa metsien biotalou-den käyttömäärät lisääntyvät koko ajan, raskas liikenne lisääntyy. Meidän on pidettävä jat-kossakin nämä väylät yhä paremmassa kunnossa, koska metsien kasvu lisääntyy. Koko ajan mahdollisuudet paranevat ja pitkäkuituisen pohjoisen sellun ja muun puutavaran käyt-tömäärä kasvaa, mikä luo lisää kuljetustarpeita jatkuvuosiakin.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Ministerille vastauspuheenvuoro, 5 minuuttia, olkaa hyvä.

**18.53 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää teitä edustajia siitä, kuinka paljon me olemme tällä kaudella pystyneet kaikesta kes-kustelusta huolimatta tekemään yhteistyötä, kuinka monesta asiasta olemme pystyneet keskustelemaan ja hakemaan niihin ratkaisuja, ottaen huomioon, että liikenteen infrarahoituksesta tein massiivisen esityksen tammikuussa 2017, josta sain myös erittäin kovaa pa-lautetta kaikilta puolueilta ja koko salista. Tänään moni teistä on nostanut esille sen, että me tarvitsemme uusia rahoitusmalleja. Me tarvitsemme hankeyhtiöitä. Me tarvitsemme keinoja, joilla me pystymme nostamaan kykyämme saada EU-rahoitusta lisää. Meillä tar-vitsee olla kykyä, jolla me myöskin rohkeasti kutsumme muita mukaan rahoittamaan inf-raamme.

Lähes kahden vuoden aikana me olemme onnistuneet edistymään valtavasti tässä kes-kustelussa. Se on ollut mahdollista vain parlamentaarisen yhteistyön, dialogin ja vuorovai-kutuksen kautta, ja uskon, että meidän molempien ymmärrys on kasvanut valtavasti tänä aikana, ehkä nyt niin pitkälle, että me pystymme ensimmäiset hankeyhtiöt myös käynnis-tämään ja että me pystymme myös viemään aitoja uusia ratkaisuja eteenpäin tulevalla hal-lituskaudella. Mahdollisesti vielä tällä hallituskaudella pystytään jotain saamaan aikaisek-si, rakenteita, niin että hankkeita voidaan myös aidosti käynnistää.

Olen myöskin kiitollinen siitä, että valtiovarainministeriön kanssa työt ovat edistyneet, yhteisymmärrystä on entistä enemmän ja nähdään se, että me tarvitsemme ratkaisuja, joilla rahoitusta saadaan meidän järjestelmään lisää.

Suomi tarvitsee lisää raideliikennettä. Me tarvitsemme nopeita yhteyksiä kaupunkien välille. Me tarvitsemme parempia yhteyksiä kasvattaaksemme työssäkäyntialueita. Me tar-vitsemme myös lisää raideliikennettä, jotta me voimme torjua ilmaston osalta niitä muu-toksia, joista meidän on syytä kantaa huolta. Tätä varten ministeriössä, tasapuolisin lähtö-



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

kohdin, viedään eteenpäin niin Turun tunnin junaa, päärataa ei ainoastaan Helsingin ja Tampereen välille, vaan pohditaan aina sinne Tornioon saakka, katsotaan itärataa ja katsotaan myöskin sitä, millä tavalla saadaan nopeutettua nopeaa yhteyttä Pietarin ja Helsingin välillä, mutta myöskin rataa koko itäisellä alueella. Tämä vaatii pohdintaa siitä, mikä meidän infran merkitys on paitsi meidän kansantalouteen työssäkäyntialueiden kasvattamisen osalta, niin myöskin maan arvonnousun, kiinteistötalouden ja monen muun vaikutuksen kautta. Siten me pystymme rakentamaan uskottavia rahoitusmalleja, jotka ovat sitten ulkopuolisille rahoittajille tai EU:lle tai investointipankeille kiinnostavia.

Minä haluan myös luottaa teihin kaikkiin siinä, että se, mitä parlamentaarisesti on sovittu, myöskin kantaa eteenpäin. Meillä on nyt 100 miljoonaa käytettävissä korjausvelkaan ensi kauden aikana. Se on ensimmäiset neljä kuukautta, jotka tämä eduskunta vielä istuu. Toivottavasti seuraava hallitus, nojaten tähän parlamentaariseen yhteistyöhön, pystyy sitoutumaan siihen, että se puuttuva osa saadaan ensi vuodelle ratkaistua, ja siinä minä luotan teihin kaikkiin, jotka olette sitoutuneet tähän yhteiseen tavoitteeseen.

Laajakaistan osalta yhdyin täysin siihen, että senkin infra on meille välttämätöntä infraa. Se tarkoittaa käytännössä sitä, että meidän täytyy huolehtia siitä markkinoiden avulla, mutta myöskin siten, että meillä on riittävästi yhteiskunnallisia ohjauskeinoja, jotta sitä infraa tulee rakennettua. Sen takia on ollut tärkeää, että ministeriö on ollut varsin aktiivinen taajuuspolitiikassa. Se ei ole minun ansiotani, vaan se on pitkä historia, jota ministeriössä on ollut. Me olemme ensimmäinen maa Euroopassa, joka on jakanut 5G-taajuutensa kaupallisille toimijoille, ja myöskin ensimmäinen maa, joka on aidosti huolehtinut siitä, että kaupallisilla toimijoilla on riittävästi kykyä ottaa tämä kaikki vastaan ja myöskin investoida. Meidän rahat tuskin tulevat riittämään.

IPCC-ilmastokysymykset ovat meidän kannaltamme kriittisiä, ja näiden osalta tullaan tarvitsemaan rohkeita ratkaisuja. Muistutan eduskuntaa myöskin siitä, että eduskunta on keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikassaan päättänyt sen, että liikenne on hiilineutraali vuonna 2045. Yhteisymmärrystä ja ratkaisuja meillä ei vielä ole siitä, miten se toteutetaan. Tältä osin liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt asiantuntijoiden avulla sitä vastuullista selvittämistä, jota sen kuuluu tehdä, mutta päätöksiä se ei ole tehnyt, vaan ne se jättää tuleville kausille, muistuttaen kuitenkin siitä, että ne on tehtävä ja niistä on vastuuta myös kannettava ja niihin on erilaisia keinoja. Niistä erilaisista keinoista me voimme ja meidän pitääkin käydä vielä laajasti keskustelua, ennen kuin niistä yhteisymmärrys löytyy.

Talvikunnossapito tulee olemaan meille tärkeä nyt tämän tulevan talven aikana. On tärkeää nähdä, miten meidän uudet urakointimallit niillä alueilla, joissa ne ovat, tulevat toimimaan, [Puhemies koputtaa] miten maantielain vaatimus valvonnasta tulee kehittymään ja miten tältä osin myöskin huolehditaan siitä, että pystytään turvallisempaan liikenteeseen myös talviolosuhteissa.

Ja tosiaan, vinjetti oli tänään listalla. — Kiitos.

**18.59 Antero Laukkanen kd:** Arvoisa rouva puhemies! Voi sanoa, että tällä vaalikaudella olemme nähneet osittain liikenteen yhdessä tehdyn rakenteellisen ihmeen. Se kertoo siitä, että silloin kun visio on riittävän suuri, yleensä rahat löytyvät, mutta toisaalta kun ymmärrys tarpeesta lisääntyy, silloin halutaan myös etsiä yhteisiä ratkaisuja.

Minulla oli mahdollisuus tässä viime keväänä olla Kiinassa puhemies Lohelan kanssa, ja siellä menimme useaan kertaan näillä niin sanotuilla luotijunilla. Tuolla junassa istuessa ihmettelimme sitä, kuinka Kiina on niin lyhyessä ajassa pystynyt uudistamaan rautatiensä

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

ja rakentamaan verkoston lähes kaikkialle. Tietysti ymmärrämme, että heidän talousresursinsa ovat eri luokkaa kuin meillä, mutta se pisti miettimään. Nyt puhumme näistä tunnin junista, jotka eivät oikeasti ole tunnin junia, vaan jotain muuta, mutta kuitenkin ajatus on se, että työssäkäyntialueet laajenisivat sitä kautta, että yhä nopeammin voitaisiin siirtyä paikasta toiseen. Tämä tuo mieleen sen, että meillä pitäisi olla sellainen raideliikenteen suunnitelma, jossa olisi raideliikenne säteittäisesti ja suunnitelma perustuisi tavallaan luotijuna-ajatukseen ja sen tapaiseen kulkemiseen.

Mitä tästä maailmasta voisikaan tulla, jos Oulusta Helsinkiin pääsisi vaikka kahdessa ja puolessa tunnissa? Kaikilta näiltä alueilta, lähdetään vaikka tuolta Joensuusta ja Lappeenrannasta, ja kaikista näistä paikoista pääsisi muutamassa tunnissa pääkaupunkiseudulle tai muihin suuriin kaupunkeihin. Tämä mullistaisi työelämän. Ehkä tämä voisi olla vastaus jopa siihen, että kun meillä on tällä hetkellä noin 70 000 työpaikkaa avoinna, niin niihinkin löytyisi sitten enemmän hakijoita. Tämä on tietysti rahoituksen miettimisen kannalta tärkeä, iso kokonaisuus, mutta toivon, että tuleva parlamentaarinen liikennetyöryhmä ottaisi nimenomaan näiden nopeiden junien pohdinnan yhdeksi asiakseen.

Sitten toinen asia ovat nämä nykyiset tärkeät väylähankkeet, jotka liittyvät pääkaupunkiseutuun. Kun tiedämme, että tänne on ihan muutamassa kymmenessä vuodessa tulossa 500 000 asukasta lisää, niin se muuttoliike tänne on niin suuri, että se vaatii myös pitkäjänteisiä liikennelähtöjä, jotka on tehtävä nyt, koska ne eivät hetkessä rakennu. Näitä ovat nämä kaupunkiradat, Jokerit ynnä muut, joita parhaillaan tässä suunnitellaan.

Sitten vielä eräs asia. Täällä nousi esille lentokentän rataliikenne. Kyllä täytyy sanoa, että on ihmeellistä, että emme pysty saamaan aikaan päätöstä siitä, että lentokentälle, päälentokentälle, joka on huikea, kansainvälinen lentokenttä ja jolla on yhteys Aasiaan, ei saada näitä junayhteyksiä toimimaan parhaalla mahdollisella tavalla. Olin Prahassa ja ihmettelin sitä joustavuutta, mikä siellä on. Jatkuva bussiliikenne muutaman minuutin välein lähimmälle metroasemalle, joka oli rakennettu sitä varten, että siitä helposti pääsee joka puolelle. Todella joustava ja todella edullinen. Koko päivän julkisen liikenteen lippu maksoi 2 euroa. Se olisi ollut yli kuusikymppisille vain euron, mutta en huomannut pyytää sitä. Ihmettelin tuota hintatasoa siellä. Kyllä näkisin näin, että jos ei Suomi tule olemaan vain näiden suurten kaupunkien asutuskeskus vaan jos Suomi halutaan nähdä kokonaan asuttuna, niin paljon kuin se on mahdollista, niin se vaatii sitten sellaisia liikennelähtöjä, jotka mahdollistavat sen. Ja sitten teollisuuden investoinnit: jos näitä liikennelähtöjä ei ole kirjoitettu selkeästi, niin kyllä nämä investoinnit täältä hiipuvat. Elinkeinoelämä tarvitsee näitä. — Kiitoksia.

**19.04 Jari Myllykoski vas:** Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin — no, nyt edustaja Kopra kerkesi lähtemään, mutta kiitän häntä selkärankaisuudesta puhuttaessa korjausvelasta. On hienoa, että meillä on edustajia, jotka, vaikka hallituspuolueessa ovatkin, eivät eksy sille samalle polulle, jolta nyt valitettavasti valiokunnan puheenjohtaja sokeasti koetti toista todistaa.

Yksi erityinen asia, joka tulee olemaan varmasti seuraavan hallituskauden asioita ja jonka valmistelua tehdään jo tämän hallituksen toimesta, on se, että meillä Virve-verkko tulaa uusimaan niin, että meillä ollaan mobiiliyhteyksissä ja korvataan tämä vanha teknologia. Ja minä haluaisin nyt tässä puheenvuorossani, jotta tämä tulee historiankirjoihin, ainakin sanoa sen varoituksen, ettemme luo toista ja perättäistä Carunaa tähän maahan niin, että olisi yksi operaattori, jolleka tulee myös kuuluvuusvaatimus ja investoinnit, jotta Vir-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

ve voi todellakin tavoittaa jokaisen viranomaisen ja voi kuulua jokaisessa niemessä ja notkossa. Silloin me annamme taas hallitsemattoman tilanteen hinnoitteluun. Me päästämme yksittäisen toimijan luonnolliselle monopolille ja olemme siinä mahdollisessa kriisissä, mitä meillä nyt aika monesti on nähty, että kun luonnollinen monopoli avataan yksittäiselle yritykselle, niin rahastus alkaa. Toivoisin, että tässä hallituksessa olisi nyt näkemystä siihen, että nämä mahdollisuudet suljettaisiin pois, koska tässä myös positiivisena puolena on se, että mobiilitavoitettavuus myös sitten lisääntyy kansalaisten käyttöön paremmin. Eli tässä on plussia, mutta peitetään se iso miinus, peikko, joka liittyy kylläiseen rahastamiseen, niin kuin kävi Carunan osalta.

Perusväylien kunnossapidosta ja korjausvelasta on varmasti syytä todeta, niin kuin täällä monissa puheenvuoroissa on todettu, että kyllä meidän rahoituksen osalta pitää avautua. Ei meillä ole kyllä mahdollisuuksia, jos me emme tee jotain aivan uutta poliittista suunnanmuutosta niin, että lopetamme vaikkapa perhepäivähoidot ja sosiaalityöt ja emme laitaakaan sinne rahaa vaan laitamme sen kaiken väylästön. Mutta voi olla jonkintapainen Liikenneinfra Oy, mistä keskustelimme viime kaudella, tai sitten se, että meillä tulee alueellisia investointeja, mutta niissäkin pitää olla sitten tarkkana siinä, kenellekää jää sitten ylläpito, kun se investointi on tehty. Ja ei pidä olla sokea sille, kun yritykset lähtevät mukaan, etteivätkö ne halua sijoitukselleen tuottoa, ja siinä mielessä pitää pohtia, mihinkä asti kannattaa tavallaan sitten lähteä siihen suurempien kustannusten vyörytykseen.

Minä ymmärrän, että raideliikenteen osalta esimerkiksi kuntien ja yritysten mukaantulo olisi helpompaa vaikkapa nyt Pori—Haapamäki-radan osalta, koska siellä voitaisiin luvata yrityksille ja kunnille, jotka ovat lähteneet mukaan siihen hankkeeseen, vaikkapa 20 vuodeksi alempia ratamaksuja, jolloin se kiihoke tulisi siitä, että yritys voisi tähän investointiin mukaan lähtiessään laskea sen taloudellisen hyödyn jatkossa, jolloin sitten meidän ratahallintoviranomaisille jäisi radan ylläpito.

Mutta näissä asioissa pitää uskaltaa nähdä se, kuinka me rahoitamme sen tulevan Infra Oy:n käyttämekö esimerkiksi vaikkapa Senaatti-kiinteistöjen omaisuusmassaa sen pääomittamiseen niin, että se on siellä sitten vakuutena, kun lainoitetaan, vaikka tällä hetkellä ei varmasti mikään muu kuin Suomen valtio saa niin halvalla lainarahoitusta.

Me joudumme nyt katsomaan peiliin, kuten tuossa debattipuheenvuorossa sanoin: meidän turvalaite- ja ohjauslaiteteknologia on auttamattomasti vanhentunut, ja sitten pitää katsoa, että siihen pitää satsata. Totta kai ratojen ja ylikäytävien ja nopeiden yhteyksien mahdollistamisen täytyy olla etusijalla, mutta tämä asia pitää kuitenkin hoitaa.

**19.09 Eerikki Viljanen kesk:** Arvoisa puhemies! Minäkin yhdyn täällä tänään esitettyihin kiitoksiin ja kiitän hallitusta ja ministeri Berneriä rahoituksen löytämisestä ja kohdistamisesta moniin tärkeisiin kohteisiin. Erityisesti haluan nostaa esille myös tämän korjausvelan lyhentämiseen tehdyn noin miljardin satsauksen, mikä täällä on jo monessa puheenvuorossa erittäin aiheellisesti nostettu esille ja mitä on kovasti kiitelty.

Myös monia uusia hankkeita on saatu liikkeelle tällä vaalikaudella. Esimerkkinä uusista hankkeista tässäkin yhteydessä on hyvä nostaa esille Uudellemaalle, Lounais-Suomelle ja koko Suomelle erittäin tärkeä Helsinki—Turku-välin tunnin juna -hankkeen liikkeelle lähteminen. Radan suunnittelu etenee sille myönnetyin 40 miljoonan määrärahan turvin toivotun ja suunnitellun rivakasti. Toivottavasti pian koittaa myös rakentamispäätösten ja rakentamisen aika.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Kiitan myös valtiovarainvaliokuntaa, jonka jakovarasta löytyi rahoitus talousarvioaloitteeseeni. Määrärahoja osoitettiin hirvieläinonnettomuuksien ehkäisemiseksi Turun moottoritiellä paikassa, jossa hirvieläinonnettomuuksia nyt sattuu aivan liikaa, toiseksi eniten koko maassa. Onneksi tähän nyt saadaan parannusta.

**19.11 Pertti Hakanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Täällä on todella käyty laajaa keskustelua LVM:n osalta, ja haluan korostaa vielä nimenomaan sitä, mitä äsken myöskin ministerin läsnä ollessa toin esille: sääntelyn ja normien purkua. Se ei tunnu ehkä sillä tavalla hetkessä, tässä ja nyt, mutta se tuntuu meille kaikille, lainsäätäjille ja ennen kaikkea meidän kansalaisillemme, aika merkittävästi myöskin arjen sujuvoittamisen kautta, ja sitä työtä ministeri Berner on tehnyt ansiokkaasti valtioneuvostossa. Se jäi kysymättä äsken ministeriltä, millä tavalla näissä ministeriöissä on eroja, mutta minä uskon, että niissä on myöskin jonkun verran suorituskykyeroa siltä osin, että kaikissa ministeriöissä ei ole päästy ihan siinä asiassa vielä kovinkaan pitkälle. Mutta työtä on tehty joka ministeriössä.

Tästä turvallisuuspaketista, joka tähän budjettiin sisältyy liikenneturvallisuuden osalta, minä nostan kyllä erityisen tärkeäksi myöskin tuon tasoristeysohjelman, joka edelleen jatkuu 10 miljoonan osuudella ensi vuonna. Se ei ole tietenkään riittävä, kun me tiedämme, kuinka paljon meillä on vielä vartioimattomia tasoristeysasioita, ja siltä osin sitä työtä pitää viedä vahvasti eteenpäin, ja kun mietitään näitä tasoristeysasioita, niin tasoristeysasiat ovat monta kertaa myös sillä alueella, jolla me toivomme niiden junavuorojen lisäämistä. Otan nyt esimerkkinä vaikka työmatkayhteyden niin Pori—Helsinki-väliltä kuin Pori—Tampere-väliltä Tampereelle ja myöskin pidemmälle, eli siinä matkan varrella kuitenkin niitä risteysasioita vielä on korjaamatta, ja näitä junavaroja me tarvitsisimme entistä enemmän, jotta ne vahvat seutukaupungit pystyisivät myöskin kasvamaan sillä tavalla, että sinne väkeä tulisi, kun ne työssäkäyntimahdollisuudet olisivat selkeästi paremmat.

Ja tähän turvallisuuspakettiin oleellisesti liittyvät vielä nämä jo edustaja Viljasenkin esille nostamat riistanhoitokysymykset. Niihin on merkittävästi nyt panostettu, ja kyllä täytyy sanoa, että siinä kyllä ministeri aidosti kävi tutustumassa myöskin paikkakuntiin, missä sitä valkohäntäpeuraongelmaa ja missä sitä hirviongelmaa on eniten — tuossa, sanotaan, Pirkanmaalla, Pohjois-Hämeessä ja myöskin Uudellamaalla. Kyllä nyt oikeasti panostettiin valtatie 12:een, valtatie 9:ään ja myöskin Vihtiin Uudellemaalle.

Eli nämä ovat niitä asioita, joissa me saamme moninkertaiset panostuksemme takaisin, koska me kaikki, hyvät kollegat, maksamme myöskin niitä liikennevakuutusmaksujamme, ja kun tulee liikennevahinkoja, vaikkei henkeä menisikään, niitä peltihevosia joudutaan korjaamaan. Siltä osin tämä tulee maksamaan yhteiskunnalle takaisin merkittävän paljon. Tämä on tärkeä panostus.

Totta kai liikenneturvallisuutta lisätään monella muullakin asialla, ennen kaikkea kasvatuksella, kuten eilen kerroin siitä kevytautosta, [Puhemies koputtaa] ja myöskin sen ministeri Berner ansiokkaasti vei maaliin. Kyllä kevytautonkin nopeus edellyttää nimenomaan kasvatusa siihen, [Puhemies koputtaa] että ne nuoret pystyvät kuuttakymppiä ajelemaan.

**19.14 Petri Honkonen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Kun en tuossa debatissa saanut tilaisuutta kommentoida tätä rataverkon kehitystä, niin teen sen nyt.

Tämä on aivan selvää, että päärata ja siihen tehtävät panostukset ovat meidän koko ratarajajärjestelmän ykkönen ja ykkösasia. Täällä oli debatin aikana paljon puhetta itäradasta.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Itäradan ohella vähintäänkin yhtä tärkeä hanke on kyllä tämä Päärata plus, johon sisältyy tunnin juna kolmeen merkittävään maakuntakeskukseen, Poriin, Vaasaan ja Jyväskylään. Tätä hanketta ei tule unohtaa puhuttaessa Suomen rataverkon kehittamisestä ja niistä isoista kokonaisuuksista ajatellen Suomen elinkeinoelämää ja sen kehitystä ja myöskin sitä, minkälaiset väestön liikkumistarpeet rataverkon kautta ovat.

Nyt jos vähän heijastan Keski-Suomen tilannetta tätä ajatellen, niin tässä jo debatin aikana mainittiinkin tämä Orivesi—Jämsän-kaksoisraiteen rakentaminen. Keski-Suomen metsäteollisuuden kuljetukset, niin Äänekosken kuin Jämsänjokilaakson metsäteollisuuden kuljetukset, ovat todella riippuvaisia toimivasta raitainfrasta Satakunnassa. Pohjanmaalla on omat merkittävät teolliset klusterinsa. Siitä syystä tätä Päärata plus -hanketta ei tule missään tapauksessa jättää unholaan, vaan se on pidettävä ja edettävä määrätietoisesti kohti hankkeen läpivientiä ihan investointeihin saakka.

**19.16 Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Liikenneverkot ovat tulevaisuudessa, niin kuin tänäkin päivänä, aivan ensiarvoisen tärkeitä Suomen kehityksen kannalta. Kun pidämme liikenneverkot kunnossa, niin se on varmaa, että Suomi menestyy. Esimerkinähän voi mainita, että kun Keski-Euroopassa aikanaan lähti teollisuus kehittymään, niin minne se kehittyi? Se kehittyi jokien varsille, sinne, missä liikenneväylät hoidettiin tehokkaasti sinä aikana vesiteitä pitkin ja hoidetaan muuten edelleen. Se on meille edelleen erittäin tärkeä mahdollisuus, joka pitäisi vain rohjeta käyttää.

Se, että tällä vaalikaudella olemme yli 900 miljoonaa euroa pistäneet hoitorästien korjaamiseen suomalaisella tie- ja rataverkolla, on erittäin hyvä asia. Siitä ministeri Bernerille erinomaisen hieno kiitos. Hän on tehnyt pelkäämättä töitä, arvosteluja kestäen, mutta siitä huolimatta on ajanut läpi uudistuksia ja tällaisia merkittäviä linjanmuutoksia, joista äsken saimme kuulla monissa puheenvuoroissa kiitoksia. Minunkin puolestani lämpimät kiitokset vielä kerran.

On aivan välttämätöntä, että vähintään parlamentaarisen työryhmän asettamasta tavoitteesta — plus 300 miljoonaa nykyisen perusväylänpidon rahoitukseen lisää vuosittain tästä eteenpäin — on pidettävä kiinni. Aivan yhtä välttämätöntä on se, että tähän maahan perustetaan se infrayhtiö. Millä nimellä se sitten tuleekaan, sen viisaammat mieltikööt, mutta joka tapauksessa infrayhtiö tarvitaan, jotta pystymme rakentamaan tähän maahan isoja liikenneinvestointeja niin, että se ei ole suoraan budjettirahoituksesta riippuvainen, ja sitä paitsi sehän mahdollistaisi erilaisten innovatiivisten rahoituskeinojen käytön. Näinhän toimitaan Euroopassa ja maailmassa laajemminkin. Pitää nyt Suomessakin tähän tilanteeseen päästä, ei sekään nyt mitään rakettitiedettä ole.

Runkoverkkojen määrittely ja niiden kunnossapito on meille myös välttämätöntä, se, että pidämme ne valtakunnan pääverisuonet hyvässä kunnossa ja nopeasti liikennöitävinä. Siihen kuuluvat totta kai tiet, radat, laajakaista, mutta nostan siis esille nämä nopeat tietoverkot ja tietenkin nostan esille myös vesitiet. Pitää muistaa, että Suomihan on ainoa Euroopan unionin maa, jossa on näin mittava sisävesireitistö käytössämme, ja vesitie tekee poikkeuksen kaikista muista reiteistä siinä, että se on täysin kulumaton tie. Vaikka sata laivaa peräkkäin ajaa samaa väylää pitkin, se reitti ei kulu yhtään. Muutama reittimerkintä joudutaan ehkä joskus uusimaan, mutta ei muuta. Tämän takia nämä tärkeät asiat pitäisi laittaa järjestykseen, tiet, radat, laajakaistat kuntoon, ja myös vesitietä lähteä kehittämään. Olen näkemässä sieluni silmin sen unelmatilanteen, että Suomessa olisi oma suoraan Suomenlahdelle vievä sisävesireitti, joka yhdistäisi sekä Saimaan että Päijänteen. Mäntyhar-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

jun kanava olisi äärimmäisen tärkeä ja Kymijoen kanava siinä samalla. Se nostaisi meillä kuljetuskapasiteetin aivan tähtiin, pudottaisi rajusti kustannuksia ja avaisi matkailulle aivan uskomattoman hienot mahdollisuudet. Se avaisi sen kasvun, jota me olemme pitkään kaivanneet ja johon nyt olemme päässeet pikkuhiljaa mukaan.

Ilmastopolitiikan kannalta on tärkeää, että autokanta uusiutuu. Liikenne on kiinni siitä, onko meillä hyvät verkot, mutta se on kiinni myös siitä, onko meillä hyvät liikennevälineet, onko meillä autot kunnossa, onko meillä nopeasti kulkevat, hyvät junat, pystymmekö laajakaistat rakentamaan ja vesitietä hyödyntämään.

Autopuolella olemme menneet jättiharppauksia eteenpäin. Nykyiset autot ovat hyvin vähäpäästöisiä, sen me tiedämme, mutta kun Suomessa on käyty sitä keskustelua, että nämä kaikki vanhat autot pitäisi romuttaa, niin sehän ei ole kansantaloudellisesti kannattavaa eikä se ole järkevääkään. Ajatelkaa kymmenen vuotta vanhaa autoa, jossa on kaikki katalysaattorit ja kaikki nykyaikaiset välineet. Niissä kymmenen vuotta vanhoissa autoissa on todella nykyaikaisia välineitä edelleen ja ne toimivat. Ei sellaisia autoja kannata mennä romuttamaan, koska niihin on käytetty aikanaan valtavasti luonnonvaroja ja varallisuutta, paljon materiaalia, on metalleja ja muita materiaaleja. Totta kai ne kannattaa käyttää siihen pisteeseen, kun se ei enää ole taloudellisesti kannattavaa, sen jälkeen romuttaa ja ostaa sitten se taloudellisesti kannattava, vähäpäästöinen auto.

Biotalouden puolella on tärkeää päästä eteenpäin. Se vaikuttaa liikenteeseen. Kuten ministeri Tiilikainen mainitsi, jos vaikka emme heti saakaan kaikkia autoja uusituksi, niin meidän tulisi toimia niin, että pystymme polttoaineisiin tuomaan bioaetta lisää, jolloin se uusiutuva energia tulisi sitä kautta hyödynnettyä. Ei välttämättä tarvitse heti autokantaa uusia nopeasti, mutta tuokaamme sitä bioaetta sinne polttoaineisiin, joka on ympäristöteko sinällään. Meillä on siihen loistavat mahdollisuudet. Jos me haluaisimme tässä maassa itse tehdä semmoisen tilanteen, että esimerkiksi kaikki dieselpolttoaineet on kotimaassa tehty ja omista raaka-aineista, se olisi täysin mahdollista, mutta se on vain kumma, kun se on meidän ajatusmaailmassa, että puusta saatikka turpeesta ei saa mitään biodieseleitä tehdä. [Puhemies koputtaa] Tästä ympyrästä meidän pitäisi päästä ulos, koska molemmat raaka-aineet ovat meille elintärkeitä. Jos emme niitä käytä, niin sitten me köyhdymme.

**19.21 Sari Multala kok:** Arvoisa puhemies! Tästä on ihan hyvä jatkaa. Se on tosi hienoa, että meillä on esimerkillisiä yrityksiä täällä Suomessa, kuten esimerkiksi Neste, jossa oli kunnia vierailla tuossa vähän aikaa sitten. Siellä jo 80 prosenttia liikevoitosta tulee siitä uusiutuvasta biodieselistä — tai heillä oli sille ihan oma nimensäkin — ja sillä on varmasti tulevaisuus ainakin raskaassa liikenteessä ja varmaan myös lentoliikenteessä, joka on myös varmasti aika isojen paineiden edessä siinä, että päästövähennyksiä sielläkin pitäisi pystyä tekemään. Ja kuitenkin me olemme yhteisesti todenneet täällä, aika iso enemmistö puolueista on sitä mieltä, että esimerkiksi mitään lentoveroja ei kannata ottaa käyttöön, se ei ole Suomen edun mukaista. Mutta tämäntyyppisiä keinoja pystytään, totta kai, käyttämään, ja on hienoa, että meillä on siinä edelläkävijäyrityksiä.

Kuitenkin, kuten tuossa jo aikaisemmin totesin, meillä on erittäin merkittävät päästövähennystavoitteet myös liikenteen osalta, ja sinne tarvitaan totta kai paljon lisää toimenpiteitä, jotta me saamme suunnan kääntymään. Tämä nyt jo käyttöön otettu sekoitevelvoite on varmasti yksi toimenpide siinä, ainakin siirtymäajan toimenpide, vaikkei sillä koko maailmaa välttämättä pelastetakaan.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

On tosi hienoa, että tosiaan tässä keskustelussa ollaan edistytty erittäin paljon tässä nyt muutaman vuoden aikana, kuten tuossa jo ministeri aikaisemmin totesi. Voi olla, että jotkut asiat vaan vaativat vähän keskustelua ennen kuin ne hyväksytään, mutta ainakin minun mielestäni on ihan täysin itsestäänselvää, että me tarvitsemme uusia rahoitusmalleja, me tarvitsemme yhtiöitä ja me tarvitsemme vähän uudenlaista ajattelua siihen, millä tavalla meidän liikenneverkko ja tarvittavat raideinvestoinnit tullaan tulevaisuudessa rahoittamaan. Ja liikennöinnin puolella tarjotaan varmasti myös lisää kilpailua, jotta me saamme ne kustannukset pysymään alhaisina myös käyttäjille.

**19.23 Mikko Savola kesk:** Arvoisa herra puhemies! Kun puhutaan liikenneasioista, niin silloin puhutaan asioista, joista ainakin allekirjoittanut saa ylivoimaisesti eniten yhteydenottoja maakunnasta. Liikenteen haasteet puhututtavat monellakin tapaa, ja perustienpito on niistä se kaikista keskeisin asia. Väylien kunto, teiden montut, ne näkyvät ihmisten arkipäiväisessä elämässä, ja ne ovat niitä konkreettisia asioita, joihin meidän toivotaan tekevän täällä parannuksia.

Korjausvelkaan on satsattu tällä vaalikaudella noin miljardin euron verran. Sillä on saatu monia hankkeita kuntoon. Jos omasta kotiseudusta puhutaan, niin Alavudelle, Soiniin, Alajärvelle, Ähtäriin, näihin kaikkiin, on saatu uutta pintaa teihin ja on saatu perusparannuksia tehtyä. Nämä ovat elintärkeitä reittejä tietysti puuhuollon kuljetuksille, maataloustuotteiden kuljetuksille ja niin edelleen ja tietysti ihmisten arkipäiväiseen liikkumiseen tuolla maakunnissa.

Nyt kun syksy ja talvi ovat tulleet ja ovat käsillä, niin talvikunnossapitoa puhututtaa. En tiedä, onko se meidän eteläpohjalaisten erityinen ongelma ja ovatko yhteydenotot suuntautuneet eniten juuri meihin, mutta ainakin yhteydenottoja niistä paljon tulee. Kun keli on se, mikä on, eli kun nollan puolin ja toisin sahaa lämpötila ja räntää tulee, lunta välillä, niin tiet ovat silloin liukkaista ja ihmiset ovat huolissaan kulkemisestaan. Hiekoituksia tarvitaan, ja sitä kautta myöskin turvallisuutta pitää pystyä parantamaan.

Ely-keskus on tietysti se, joka huolehtii näistä alueellisesti kilpailuttamalla urakoitsijain, ja he sitten käyttävät omia aliurakoitsijoitaan. Hyvin paljon tulee huomautuksia nimenomaan tästä aliurakoitsijoitten toiminnasta, ja nämä ovat niitä, missä Tienkäyttäjän linjan tavalla kansalaisilla on sitten ahkerassa käytössä. Ainakin itse olen pyrkinyt näitä yhteydenottoja aina ohjaamaan suoraan ely-keskukseen, ja monta kertaa parannuksia on sen jälkeen näihin saatukin, kun valvonta on suoritettu. Asia ei ole yksinkertainen, mutta siihen pitää kiinnittää huomiota ja saada parannusta. Onkin hyvä, että tienhoitoluokituksia on nyt ministerin johdolla katsottu.

Herra puhemies! Haluan oikeastaan nostaa puheenvuorossani esiin Suomen poikittaisliikenteen, mitä liian vähän käsitellään tässäkin salissa. Me puhumme pääväylistä, niin maanteiden kuin rautateiden osalta, mutta ne poikittaisyhteydet unohtuvat liian monta kertaa. Valtatie 18 on yksi keskeisimmistä poikittaisliikenteen väylistä. Tässä oli muutama vuosi sitten oma hankekin, Keskipohjan vihreä kuljetuskäytävä -hanke, jonka yhtenä osana valtatie 18 oli mukana, ja nimenomaan Myllymäki—Multia-välin oikaisuna, joka on ainut vielä rakentamaton valtatieyhteys Suomessa. Etelä-Pohjanmaan ja Keski-Suomen eli Seinäjoen ja Jyväskylän välistä liikenneyhteyttä ei ole vielä saatu, mutta sen eteen pitää jatkossakin ponnistella.

Se, mikä on toinen tärkeä yhteys poikittaisliikenteen osalta, on junaliikenne. Me paljon puhumme pääradasta, sen tärkeydestä, enkä yhtään väheksy sitä. Niiden pitää olla kunnos-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

sa, koska massat liikkuvat siltä osin, mutta jotta me pystymme syöttämään liikennettä tälle pääradalle, jotta me pystymme mahdollisimman laajasti hyödyntämään meidän rataverkkoamme, meillä pitää olla myös nämä poikittaisradat kunnossa, joista taas Haapamäen rata on yksi keskeinen, ja tässä puhutaan nimenomaan jälleen Seinäjoen ja Jyväskylän kautta Seinäjoen ja Tampereen välisestä liikenneyhteydestä, joka kulkee Haapamäen kautta. Juna on ympäristöystävällinen kulkumuoto. Liikenteen päästöjä kun on päätetty vähentää vuoteen 2030 mennessä, niin silloin raideliikenne on siinä keskeisessä osassa. Olen hyvin tyytyväinen siitä, että tälle Haapamäen radalle on saatu tällä vaalikaudella lisävuoroja, ja onhan matkustajamäärätkin nousseet, siitä tietysti kiitos matkailun, joka tämän radan varrelle on tullut Ähtärin eläinpuiston kehittymisen ja pandojen tulon myötä. Tämän kesän aikana matkustajamäärät ovat nousseet 63 prosenttia radalla, eli se on erittäin merkittävä asia. Radan hyödyntäminen entistä paremmin pendelöintiin eli työssäkäyntiin pitää mahdollistaa. Silloin kun on junavuoroja, silloin on käyttäjiä, ja silloin myöskin, kun on käyttäjiä, sille junaliikenteelle tulee kannattavuutta. Pidemmällä tähtäimellä pitää olla tavoitteena, että myös tämä rata saadaan sähköistettyä. — Herra puhemies, kiitos.

**19.28 Mikko Alatalo kesk:** Arvoisa puhemies! Todellakin, hallituksella on kiistämättömät saavutukset sen suhteen, että on panostettu korjausvelan hoitoon, väylien hoitoon, lähes miljardilla. Nyt se sitten loppui tämä ohjelma, ja todellakin, ei ole enää niitä määriä, vaikka parlamentaarinen työryhmä silloin aikoinaan linjasi, että 300 miljoonaa pitäisi olla. Mutta joka tapauksessa on hoidettu. Edellisellä hallituskaudellahan alempiasteinen tieverkko jousti. Eli hyvä näin, että on korjattu teitä.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnössä on kohtia, jotka puoltavat sitä, että valtatie 3:n ja Hämeenkyrön ohitustien aloittamiselle vuonna 2019 ja toteuttamiselle vuodesta 2020 lähtien on hyvät perustelut. Valiokunnan mukaan hallituksella on oltava valmius arvioida rahoitustarpeita jo 2019 lisätalousarviossa. Samoin hallitusohjelmassa on varmistettava riittävä rahoitus.

Ja todellakin, toinen tärkeä asia on tietysti pääradan parantaminen. Tuossa edustaja Lehti puhui siitä, että lentoasemalle pitäisi olla suora yhteys ja nimenomaan se tunnin juna Tampereelle. Senhän pitäisi kulkea Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta, ja näin sitten vapautuisi kuljetuskapasiteettia myös tälle vanhalle pääradalle. Se olisi tärkeä, mutta nyt täytyy kysyä sitten sitä, että millä tämä rahoitetaan. Tuolla keltaisella kirjalla sitä ei pystytäkään kokonaan rahoittamaan. Silloin me tarvitsemme hankeyhtiöitä tai väyläyhtiöitä, ja silloin sijoittajat, muun muassa eläkeyhtiöt, tulevat siihen mukaan. Se on tietysti hidasta tuottoa, mutta kuitenkin uskon, että sijoittajia löytyisi.

Arvoisa puhemies! Ranskassa duunarit ja köyhät mellakoivat keltaliiveissään dieselveiron nostoa vastaan, ja aikoinaanhan dieseliä pidettiin hyvänä aineena, nyt se on kuulemma myrkky. Suomessa suuri yleisö taas toivoo dieselveiron poistoa, ja on totta, että käyttövoimavero on ajanut tiensä päähän. Autoilun kustannukset ovat muutenkin korkeita, ja joukkoliikennettä ei kaikkialla ole, ja ihmisten on päästävä töihin sorateiltäkin. Jotta autokantamme voisi uudistua vähäpäästöiseen suuntaan, auton omistamisen verottamisesta tulisi siirtyä käytön verottamiseen, ja sieltä myös rahaa pitäisi ohjautua takaisin väylien hoitoon. Romutusmaksukin on mielestäni kohdistunut liikaa parempituloisiin: ei kaikilla ole varaa uuteen autoon. Moni pienituloinen voisi kyllä romutusmaksun saadessaan ostaa uudemman käytetyn auton, jos pienempiä päästöjä oikeasti halutaan.



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Mannermailla uhkaillaan jo dieselautojen kieltämisellä, mutta esimerkiksi Neste kehittää nyt uusia biodieselnesteitä, ja olen kyllä sitä mieltä, että siksi meidän ei tule dieseliä lähteä kieltämään kokonaan autojen polttoaineena. Me voimme käyttää entistä enemmän uusiutuvia biopolttoaineita lähes kaikissa dieselautoissa. Kuluttajille pitää antaa lisää tietoa eikä lietsontaa ja epävarmuutta. Raskas liikennekin tarvitsee vielä pitkään polttomootoreita. Totta kai sähkö, kaasu ja vety tulevat täydentämään valikoimaa autojen energianlähteinä. Sitä paitsi, ei Saksassakaan vuoden 2014 jälkeisen ajan Euro 6 -luokan dieseleitä olla kieltämässä, ne saavat tulla kaupunkiin. Mutta voisin sanoa näin, että toistaiseksi, vähään aikaan kalliisiin sähkö- ja hybridi-autoihin vähävaraisilla tuskin on varaa, ainakaan ilman hankintatukea. Sitä paitsi jos litium- ja kobolttivarat eivät riitä miljooniin akkuihin, biokaasua-autot ja myös nämä kaasukonversioautot olisivat monella tapaa ympäristölle parempia.

Tosiaan tänään tuli uutinen, että hallitus esittää tienkäyttöveroä raskaille kuorma-autoille. Näin ulkomaisetkin rekat saadaan maksamaan tosiaan teiden käytöstä, ja suomalaisille autoille tämä kompensoitaisiin, ja se on minusta erittäin hyvä asia.

Sen verran on pakko taksiuudistuksesta sanoa, että liikennepalvelulakihan vapautti kilpailua poistamalla hintasääntelyn ja asemapaikkavelvoitteen, ja se ei ole ihan mennyt niin kuin Strömsössä, jos ollaan rehellisiä. Tuossa tapasin Pizpalan grillillä hämeenkyröläisen taksimiehen. Kysyin, että mitäs sinä täällä teet. Sanoi, että hän on tullut tänne kaupunkiin hakemaan kyytejä. Samoin Orivedeltä soitettiin, että ei ravintolasta enää pääse yöllä tak-silla kotiin, kun ne ovat kaikki Tampereella jonottamassa. Eli kyllä tälle täytyy jotain korjausliikettä tehdä. Ja toisaalta halusin kiinnittää huomiota myös siihen harmaaseen talou-teen, mitä saattaa tämän kilpailun avaamisen myötä tulla. Todellakin siinä on varmasti ol-lut hyviä tarkoituspäriä, mutta kaikki ei ole mennyt ihan niin hyvin, ja nimenomaan kau-punkiin ovat kaikki taksit mielellään tulossa.

Arvoisa puhemies! Hyvät kollegat! Tämä oli viimeinen täysimittainen budjettipuheeni minun kansanedustajan urallani, ellei sitten hallitus vielä tee ennen vaaleja niin sanottua vaalilisäbudjettia. Haluan kiittää sekä opposition että hallituspuolueiden edustajia ja toi-vottaa teille mitä parhainta joulua! [Keskeltä: Kiitos, kiitos!]

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Kiitokset ja onnittelut edustaja Alatalle.

**19.34 Eero Lehti kok:** Arvoisa herra puhemies! Pari merkittävää hanketta ovat mielestäni sellaisia, jotka olisi syytä katsoa myös taloudelliselta näkökulmalta. Aikanaan tsaari ha-lusi, että Pietarin ja Helsingin ratayhteys siirretään niin kauaksi rannikosta, että laivatykki ei sille radalle kanna, minkä johdosta se sijoitettiin sitten Riihimäen ja Kouvolan kautta. Tänä päivänä sitä tarvetta ei enää ole. Sen sijaan tarve on saada Pietari ja Helsinki-Vantaan lentoliikenne niin sopusoinnuksi, että Suomen lentoliikenne saa merkittävää lisäkysyntää Pietarin alueelta.

Jos Vantaalta lähtevä Pietarin rata pannaan kulkemaan, niin kuin järkevää tuntuu ole-van, niin se kulkisi Porvoon ja Kotkan kautta, jolloin tämä Itä-Suomen rannikkoalue saa-taisiin myös tehokkaaseen yhteyteen pääkaupungin kanssa. Se on minun mielestäni Suo-men edun mukaista. Jokainen, joka Pietarista lähtee tälle radalle, melkein aina ostaa myös Vantaalta jatkoyhteyden joko Eurooppaan tai varsin usein myös Aasiaan. Se tarkoittaa matkustajakohtaisesti ehkä noin 500—1 000 euron tuloutusta Suomelle tavalla tai toisel-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

la. Se on kannattava, se olisi niin kannattava, että takaisinmaksuaika on varmasti alle 10 vuotta, joka liikenneinvestoinneissa on hyvä suoritus.

Sen sijaan mielenkiintoisempi ehkä julkisuuden kannalta on tunneli Helsingistä Tallinaan. 15 miljardia on teknisesti varmasti mahdollinen, mutta onko se taloudellisesti mahdollinen? Tunneli on ollut pitkään jo Pariisin, Brysselin ja Lontoon välillä, ja on mennyt varmaan kolme kertaa konkurssiin. Ei se tunneli ole tässä Helsinki—Tallinna-välillä se, jota tässä kaivataan. Kyllä Helsingin—Tallinnan välillä oli myös pikayhteys aikanaan helikopterilla, kesti 20 minuuttia, tunnin välein, 14 henkeä, hinta nykyrahassa edestakaisesta matkasta ehkä joku 600—700 euroa. Niitäkin asiakkaita on, jotka halusivat vaihtaa 2,5 tunnin laivamatkan tähän. Joko pelkäsivät lentämistä tai halusivat nauttia laivamatkasta. Helsinki—Tallinna-välillä on vuosittain yli kaksi miljoonaa matkustajaa laivoilla. Se on vilkkaan laivayhteys Suomesta, se voittaa jo Helsinki—Tukholman mennessä tullen. Ihmiset, jotka menevät laivalla, eivät välttämättä näe sitä matkana muuten kuin että siellä on kiva olla — ollaan perillä, kun päästiin laivaan: nautitaan ruuasta, ostetaan tuliaisia, mikä näkyy kyllä saapuvien varustuksessa, kun he laivasta ulos tulevat.

Mutta jos lähdetään siitä, että puolet kahdesta miljoonasta ottaisi sitten vaihtoehtoisesti junan tunnelissa, niin kuinka paljon siitä voisi sitten laskuttaa? Jos investoinnit ovat 15 miljardia, mahdollisesti enemmän, yhtälö on mahdoton. Se, että Suomessa kahta hanketta tällä samalla saralla pohditaan, osoittaa, että liikennesuunnitelmia ja kannattavuuslaskelmia ei ilmeisesti ole tehty lainkaan.

Liikennesuunnitelmissa on aika helppo tehdä kannattavuuslaskelmia, koska liikennetutkimukset osoittavat tavaravirtojen määrän, laadun ja aikataulutkin, minkä johdosta liikenneinvestoinnit kyllä Suomessa on tehty tällä kannattavuus- ja tarpeellisuusperiaatteella.

Suomessa tarvitaan erilaisia kulkumuotoja. Ei voida lähteä siitä, että julkinen liikenne kattaisi kaiken, mitä Suomessa tarvitaan liikkumiseen. Täällä tarvitaan polkupyöriä, täällä tarvitaan henkilöautoja, täällä tarvitaan linja-autoja, ja jokaisella näistä liikennemuodoista on oma vahvuusalueensa. Sen, joka Suomessa pärjää ilman henkilöautoa, täytyy asua todennäköisesti ihan Helsingin keskustassa tai vastaavassa ja olla sellaisessa työtehtävässä, jossa hän ei tarvitse autoa, hänellä ei todennäköisesti ole jääkiekkoa harrastavia lapsia tai balettitunnilla käyviä lapsia, joita joutuu kuljettamaan.

Todennäköinen tilanne on, että dieselaivot ja bensa-autot muuttuvat vähitellen sähköautoiksi tai vetyautoiksi. Vedyssä on se ominaispiirre, että sitä voidaan tehdä tuulisähköllä ja tuulen voima voidaan varastoida vetyyn. Vanhaa kalustoa voidaan modifioida vetykäyttöiseksi, ja se on oikeastaan ensimmäinen vaihtoehto akun lataamisen ohella, mikä tietysti edellyttää taas sähköautoa, mihin tuulivoimaa voidaan järkevästi säilöä.

Helsinki on mielenkiintoinen. Helsinki lähtee siitä, että se voi itsenäisesti päättää, kuinka ahdasta ja liikennesumppumaista liikkuminen täällä on, mutta kansallisesti se on huono juttu, jos asiakkaat eivät pysty tulemaan kohtuullisessa ajassa Helsinkiin ja pääsemään täältä kohtuullisessa ajassa muualle. Tässä on kyseessä valtakunnallinen etu, tämä ei ole pelkästään Helsingin asia: jos siellä vielä suunnitellaan sitten liikennemuutoksia, niin se rasittaa koko talouselämää.

**19.39 Jari Ronkainen ps:** Arvoisa puhemies! Liikenneverkon rahoituksen arviointia varten asetettiin parlamentaarinen työryhmä, joka antoi loppuraporttinsa keväällä 2017. Eduskuntapuolueet olivat yksimielisiä siitä, että liikenneverkkoa tulee kehittää pitkäjänteisesti ja suunnitelmallisesti ja että väylien korjausvelka on taklattava. Olen tyytyväinen siihen,

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

että suuria liikennepoliittisia linjauksia pystytään tekemään yhdessä. Toimiva liikenteen infrastruktuuri on välttämätöntä, ja työ- ja elinkeinoelämän tarpeet on otettava huomioon. Ei ole kuitenkaan itsestäänselvää, että eduskuntapuolueet löytävät yhteisen sävelen — esimerkiksi toimikoon yritystukien parlamentaarinen työryhmä. Parlamentaarisen päätöksenteon periaatetta kuitenkin murentaa se, että yhteisen neuvottelun tulokseen ei hallituksella ollut antaa resursseja ensi vuoden talousarviossa. Tuntuu siltä, että työryhmän työ vaaluu hukkaan. Olen ehdottomasti sitä mieltä, että työryhmän esittämän 300 miljoonan euron rahoituksen nosto korjausvelan selättämiseksi olisi pitänyt tehdä jo ensi vuonna.

Noin viikko sitten toinen parlamentaarinen työryhmä antoi yksimielisen raporttinsa. Siinä päätettiin laatia 12-vuotinen suunnitelma liikenneverkostamme. Tämä on äärimmäisen hyvä, että tehdään tällaisia yhteisiä, pitkäjänteisiä suunnitelmia, ja kun ne tehdään parlamentaarisesti ja päätetään yksimielisesti, niillä on luonnollisesti oma painoarvonsa. Nyt kuitenkin herää kysymys: Kun ensimmäisen liikenneverkkotyöryhmän päätökset vesitetään, niin mikä tulee olemaan painoarvo tällä jälkimmäisen työryhmän 12-vuotisen suunnitelman toteuttamisella? Mikä on se tulevaisuus ja painoarvo?

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen vastaiset toimet ovat korostuneet hallituksen toimissa viimeisten vuosien aikana. Liikenne- ja viestintäministeriö julkaisi oman ilmasto-politiikan asiantuntijaryhmänsä näkemyksen siitä, miten liikenteen päästöjä saadaan vähennettyä ja hiilineutraaliksi vuoteen 2045 mennessä. Sen toteuttaminen tulisi vaatimaan ennennäkemätöntä Suomen henkilöautokannan uudistamista vaihtoehtoisilla käyttövoimilla kulkevilla autoilla. Tällä hetkellä tiellämme liikkuu noin 2,7 miljoonaa bensiini- tai dieselkäyttöistä ajoneuvoa. Näiden fossiililla polttoaineilla käyvien autojen verotus kiristyi tuntuvasti jatkossa. Onpa jopa bensiini- ja dieselautojen tuonnin lopettamistakin väylätelty villeimmissä tulevaisuudenkuvin.

Hallituksella on roppakaupalla idealismia, mutta siitä puuttuu realismi. Suomi on pitkien välimatkojen maa. Suuri osa Suomesta on vielä laajamittaisen joukkoliikenteen ulkopuolella. Henkilöauto on monille elinehto, ja autoilijoihin kohdistuvaa kuritusta on vaikea ymmärtää. Henkilöautoliikenteen päästöt muodostavat vain noin 9 prosenttia Suomen kokonaishiilidioksidipäästöistä. Pienen kansan hyvin marginaalisiin päästöihin keskittymisessä uhkaa mennä lapsi pesuveden mukana. Siksi toivon jatkossa malttia liian pitkälle menevässä ilmastohumpassa.

Sähkö tuntuu olevan se, joka tulevaisuudessa ratkaisee lähes kaiken, liikenteessäkin. Kuitenkin, jos lämmität talosi sähköllä, se on erittäin huono asia, se pitäisi tehdä joko maalämmöllä tai ilmalämmöllä, mutta jos ajat sähköautolla, pelastat maailman. Olisin kiitollinen, jos joku pystyisi kertomaan minulle sen, mitä eroa näillä sähköillä on, lämmityssähköllä ja käyttövoimasähköllä.

**19.45 Johanna Karimäki vihr:** Arvoisa puhemies! Kansainvälisten ilmastositomusten tavoitteiden täyttäminen edellyttää Suomelta päästöjen merkittävää vähennystä vuoteen 2030 mennessä. Maailman johtavat ilmastotutkijat ovat varoittaneet, että ilmaston lämpeneminen on ryöstäytymäisillään hallinnasta peruuttamattomasti. Jään sulaminen, meren lämpeneminen ja merivirtojen muutokset lisäävät lämpenemistä entisestään.

Yhtenä keskeisenä keinona muutoin vääjäämättömän kehityksen estämiseksi on ilmastotutkijoiden mukaan fossiilisten polttoaineiden käytön raju vähennys. Kuluttajat kokevat suurta huolta siitä, millaiseksi maapallon ilmasto on muuttumassa, ja haluavat vaikuttaa huolestuttavaan kehitykseen vähentämällä omia päästöjään. Ilmastoystävällisiksi mielle-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

tyt sähkö- ja hybridautot ovat monille kuluttajille nykyään liian kalliita, mutta biokaasua käyttövoimana käyttävän auton hankinta on varsin edullinen ekoteko. Myös hallitus tukee nestemäisiä polttoaineita käyttävien autojen konversiota kaasuautoiksi. Silti vähäpäästöisten kaasuautojen omistajia rangaistaan korkealla käyttövoimaverolla, joka on merkittävästi suurempi kuin bensiiniä polttoaineena, käyttövoimana, käyttävien autojen autovero. Kaasuautojen käyttövoimaveroa tulee nopeasti pienentää, jotta se olisi oleellisesti lähempänä autoveron tasoa. Pyrkimyksenä tulee olla, että biokaasuautojen käyttövoimavero poistuisi kokonaan. Hallituksen tulee toimia biokaasun käytön edistämiseksi myös siten, että yhä useampi kuluttaja valitsee tankatessaan maakaasun sijasta biokaasun. Tällä hetkellä fossiilinen maakaasu on edullisempaa kuin uusiutuva energianlähde biokaasu.

Arvoisa puhemies! Hallituspuolueet ovat jakaneet liikenteen joululahjarahat tiehankkeisiin. Mielestäni tämä yli 25 miljoonan euron lisäpotti on jaettu alueellisesti epätasa-arvoisesti. Uudellamaalla rahoitusta on saanut vain yksi hanke: riista-aita välille Vihti—Kirkkonummi Turku—Helsinki-moottoritie. [Timo Heinonen: Paljonko meni Länsimetrolle?] Se parantaa liikenteen turvallisuutta, ja tarpeita on enemmänkin. Uudenmaan alueen kevyen liikenteen hankkeiden rahoitus on ollut pitkään riittämätön. Hankkeita on olennaisesti nopeutettava monivuotisen teemapaketin kautta. Se parantaisi työ- ja koulumatkojen turvallisuutta sekä lisäisi arjen hyötyliikuntaa.

Rataverkkomme kunto rapistuu, sillä rautateillä on miljardin euron korjausvelka. Muun muassa turvalaitejärjestelmät ovat monin osin vanhoja ja elinkaarensa päässä, mistä aiheutuu junaliikenteen myöhästymisiä. Ilmastomuutoksen torjunnan kannalta liikenne on saatava paremmin raiteille. Uudellamaalla tarvitaan raiteita länteen, itään ja pääkaupunkiseudulle. Rantaradalle tarvitaan Karjaalla kunnostusta sekä kaksoisraiteita. Hankkeen ensimmäinen vaihe on Espoon kaupunkirata. Myös Porvoon suuntaan kaivataan lähijunaliikennettä: itäisen rantaradan suunnittelu on aloitettava pikimmiten. Hanko—Hyvinkää-radan sähköistys on tärkeä hanke myös teollisuuden kuljetusten ja viennin kannalta. Näiden hankkeiden edistäminen jää tulevalle kaudelle.

Hallituksen budjetissa sen sijaan on rahoitus Länsimetron jatkolle, Raide-Jokeri-pikaraitiotielle, tunnin junan suunnitteluun Turkuun ja aloitusraha pääradan nopeuttamisen suunnitteluun. Tunnin juna Turkuun tuo lähijunaliikenneyhteyden myös Lohjalle, mikä on tärkeä ja odotettu uudistus. Helsingistä Karjaan suuntaan menevään rantarataan on myös ehdottoman tärkeää panostaa, sillä tämä liikenneyhteys on länsi- ja itämaalaisille asukkaille tärkeä. Yhteys on hyvin vilkkaassa arjen työmatka- ja koululiikenteen käytössä.

**19.49 Juha Pylväs kesk:** Arvoisa puhemies! Tämän hallituksen aikana on varsin merkittäviä liikennehankkeita saatu vietyä eteenpäin. Siitä nyt on varmaan yksi osoitus se, että liikenne- ja viestintäministeriö sai marraskuussa 2017 kansainvälisen tunnustuspalkinnon ansioistaan edistyksellisen liikennepolitiikan ja lainsäädännön edistäjänä.

Tämän hallituksen aikana on liikenne- ja tietoliikenneväyliin sijoitettu rahaa yhteensä noin 3 miljardin euron arvosta, ja se kyllä näkyy tuolla tiestössä. Varsinkin tämä yksityisteiden valtionavustustusten 10 miljoonan euron tasokorotus on ollut varsin hyvä, se on tuolla alemmalla tieverkostolla näkynyt ja on metsätalouden puuhuollon kannalta ollut oleellinen summa, jotta sieltä saadaan metsäteollisuudelle puuta liikkeelle.

Ensi vuoden budjettiin on vähäisistä, vaatimattomammista määrärahoista onnistuttu saamaan enempi tänne liikenneturvallisuuden puolelle. Talvikunnossapitoon on tulossa se yli 20 miljoonaa euroa, joka on tärkeä. Kentältä olen palautetta saanut, että varsinkin tal-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

vikunnossapito ja kelirikkoajan tiestön kunnossapito on ollut vähän heikompa, ja nyt siihen sitten tämmöinen täsmäisku tulee, mikä on erittäin hyvä varsinkin tuolla sorateitten varsilla.

Myös tasoristeysten poistamiseen ja rataturvallisuuteen liittyvät hankkeet ovat erittäin tärkeitä. Siellä, missä ei ole puomeja radan varrella, näillä saadaan ratojen risteäminen turvallisemmaksi kuin se on tähän asti ollut.

Lisäksi varsin hyvänä pidän, minkä ministerikin täällä omassa puheenvuorossaan toi esille, 3,5 miljoonan euron kävelyn ja pyöräilyn väylähankkeita. Toisaalta se lisää kansalaisten hyvinvointia, tämmöistä omaehtoista liikkumista, kun on hyvät reitit ja väylät, joita pitkin voi liikkua, ja se on toisaalta myös kansanterveydellinen asia.

Kolmantena haluan nostaa vielä esille tämän ratahankkeen, joka kulkee Ylivieskasta Iisalmeen. Tätä rataa on jo pitempään oltu sähköistämässä, ja varsinkin Äänekosken biotuotetehtaan myötä puuhuolto sinne tehtaalte on huomattavasti lisännyt tämän radan käyttöä. Se rata on käytännössä täynnä, ja onneksi valiokunta on siihen nyt voimakkaasti ottanut kantaa, että tätä sähköistämistä pitäisi saada, koska liikenne on sitten toisaalta pois pääradalta. Äänekosken tehtaan puuhuollon turvaaminen on erittäin tärkeää, ja kun saadaan ensinnäkin tämä Ylivieska—Iisalmi-rata ja sitten Keski-Suomen rata parempaan kuntoon, niin siinä pystytään tätä teollisuuden puuhuoltoa sitäkin rataa pitkin hoitamaan.

**19.52 Ari Torniainen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Toimivat ja kunnossa olevat liikenne- ja tietoliikenneyhteydet ovat aivan välttämättömiä maan tasapainoiselle kehittämiselle. Viime vuodet ovat viimeistään osoittaneet, että väylärahoitus tarvitsee uudistuksen. Tulevaisuudessa etenkin suuria väylähankkeita ei pystytä toteuttamaan normaalilla budjet-tirahoituksella, ja toivon vilpittömästi, että kaikki puolueet yhteisymmärryksessä löytävät tähän asiaan ratkaisun.

Tällä kaudella on satsattu historiallisen paljon olemassa olevan perusväylästömme kunnostukseen. Se on erittäin hyvä linjavalinta, sillä liikenneväylästömme korjausvelka on vieläkin aivan liian suuri ja parlamentaarisen työryhmän 300 miljoonan euron määräraha tulee saada myöskin tulevana vuosina budjettiin. Nyt näillä korjausvelkarahoilla on saatu korjaushankkeita joka puolelle Suomea, ja hyvä niin. Me keskustassa olemme aidosti huolissamme kaikenasteisista teistä Suomessa.

Kiitos valtiovarainvaliokunnalle tuosta 25 miljoonan euron lisäyksestä perusväylänpi-toon, jolla saadaan parannuskohteita, kaikkiaan 45 tiehanketta, kunnostukseen eri puolilla maata, nimenomaan koko Suomessa. Siellä on muun muassa oman kotiseutuni läheltä Ylämaantie, 800 000, erittäin hyvä asia, mutta Ylämaantie tarvitsee vielä miljoonan euron lisärahoituksen, jotta koko tieosuus tulee kunnostettua. Myöskin valtatie 13, etenkin Savitaipale—Myttiömäki, tulee saada kunnostukseen. Se on isompi hanke, noin 8 miljoonaa euroa, ja itse vilpittömästi toivon, että vielä tällä vaalikaudella löydetään nuokin rahat ja tie pääsee kunnostukseen. Myös yksityistiet tulee pystyä pitämään kunnossa. Siksi on hyvä, että ensi vuonna niiden korjauksiin on tuo 17 miljoonaa euroa, ja tuo taso on pidettävä myös tulevana vuosina olemassa olevana. Yksityistiet ovat se hiussuonisto Suomen tieverkostossa.

Kun puhutaan raideyhteyksien kehittämisestä, niin Turun tunnin junan ja niin sanotun pääradan kehittämistarpeiden rinnalla myös itäradan nostaminen samalle viivalle edellisten väylien kanssa on erittäin tärkeää. Sillä on sekä alueellisen kehityksen että myös Venäjälle suuntautuvan liikenteen kannalta suuri merkitys.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Pitkien etäisyyksien Suomessa myös lentoliikenne on turvattava. On hyvä, että myös Finnavian ulkopuolisten lentokenttien toiminnan tukemiseen on varattu euroja. Siksi esimerkiksi Lappeenrannan lentoasema tarvitsee vielä tukea, vaikka se onkin lähtenyt suhteellisen hyvin toimimaan ja reittilentoja on kolmeen Euroopan kohteeseen.

Viime päivinä on puhuttu paljon autoilusta ja ilmastotavoitteista. Mielestäni tässäkin asiassa on pidettävä jalat vielä kiinni maassa. Pitkien etäisyyksien Suomessa on realismia, että ihmiset tarvitsevat omaa autoa. Autokantaa on pyrittävä nuorentamaan, mutta kaikilla ei ole vielä varaa hankkia ainakaan kalliita sähköautoja. Me tarvitsemme vielä pitkään biopolttoaineita, myös lähes kaikissa dieselautoissa sellaisenaan myös uusiutuvia biopolttoaineita. Realismia on myöntää, että esimerkiksi lentokoneet ja raskas liikenne käyttävät vielä pitkään polttomoottoreita. Ilmasto ei pelastu pelkästään sillä, että autoilusta tehtäisiin kalliimpaa.

Arvoisa puhemies! On erittäin hyvä, että nyt myös kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on vihdoin saatu valtion talousarvioon konkreettisesti.

Kun puhutaan kansalaisten yhdenvertaisuudesta ja liikenneyhteyksistä, niin emme saa unohtaa nopeita ja toimivia verkkoyhteyksiä. Siksi on hyvä, että laajakaistahankkeita jatketaan käyttämättä olevien määrärahojen turvin.

Lopuksi haluan vielä kiittää liikenneministeriä sinnikkyudesta vinjettiasiansa. Vihdoin myös valtiovarainministeriö tuli mukaan ja hallitus pääsi antamaan eduskunnalle esityksen raskaiden kuorma-autojen tienkäyttöverosta. Näin saadaan ulkolainen raskas liikennekin maksamaan tiestömme käytöstä. Muutokset eivät tietenkään saa lisätä kotimaisen raskaan liikenteen kokonaisverotusta.

Edustaja Hoskonen otti esille vesitieasian, ja siinä haluan sanoa, että Saimaan kanavan sulkujen jatkaminen on erittäin tärkeää myös tulevaisuudessa.

**19.58 Jukka Kopra kok:** Arvoisa herra puhemies! Keskustelu sähköautoista ja niiden roolista ilmastomuutoksen torjunnassa käy Suomessakin kuumana. On pakko todeta, että monen vakavasti otettavankin tahon ennusteet ja visiot ovat yltiöpäisen kunnianhimoisia. Erilaisissa hahmotelmissa on Suomeen kaavailtu 600 000—700 000 sähköautoa siten, että ne olisivat liikenteessä 2030-luvulla. Yhtälö on käytännössä mahdoton.

Muistutan, että tieliikenteen hiilidioksidipäästöt Suomessa ovat 17 prosenttia kokonaispäästöistä, eli noin 10,8 miljoonaa tonnia. Henkilöautoliikenteen hiilidioksidipäästöt ovat 9 prosenttia, mikä tarkoittaa 5,9:ää miljoonaa tonnia. Vertailun vuoksi kahden yksittäisen suurimman hiilidioksidipäästöjä ilmakehään tuottavan yrityksen eli Raahan terästehtaan ja Helsingin Energian tuottamat päästöt ovat 7,1 miljoonaa tonnia vuodessa, eli noin 20 prosenttia korkeammat kuin koko Suomen henkilöautoliikenteen päästöt yhteensä. Edelleen on hyvä tietää, että 20 energiasektorin suurimman päästölähteen päästöt ovat yhteensä noin 20 miljoonaa tonnia, eli lähes kaksinkertaisesti Suomen koko tieliikenteen päästöt vuoden 2017 tietojen perusteella. Näin ollen Suomen henkilöautoliikenteen vuosittaiset hiilidioksidipäästöt ovat häviävän pienet globaaliin kuormitukseen verrattuna. Käytännössä on niin, että vaikka Suomessa lopetettaisiin liikkuminen kokonaan, ei sillä olisi tosiasiallista vaikutusta globaaliin hiilidioksidikuormaan.

Ilmastopaneeli ja Sitra julkaisivat visionsa, että Suomessa tulisi olla 850 000 sähköautoa vuonna 28. Liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä asetti maaliksi 670 000 täyssähköautoa ja 130 000 kaasuautoa vuoteen 2030 mennessä. Näiden tavoitteiden saavuttaminen tarkoittaisi sitä, että Suomessa myytäisiin 60 000—85 000 uutta täyssähköautoa täs-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

tä hetkestä eteenpäin joka vuosi. Tällä hetkellä Suomessa on reilusti alle 10 000 täyssähköautoa liikenteessä ja uusia autoja ylipäättään kaiken kaikkiaan myydään reilu 100 000 vuodessa. Vuonna 2017 maailmassa kokonaisuudessaan valmistui 780 000 täyssähköautoa. Tästä tuotannosta pitäisi siis Suomeen saada kymmenesosa tästä hetkestä eteenpäin.

Kiinassa astuu vuonna 20 voimaan laki, jonka mukaan 12 prosenttia Kiinassa uutena myytävistä autoista tulee olla täyssähköautoja. Kiinan myyntiluvuilla tämä tarkoittaa 3,6 miljoonaa sähköautoa pelkästään Kiinan markkinoille joka vuosi. Voi siis käydä niin, että lähivuosina Suomen markkinoille ei yksinkertaisesti riitä sähköautoja, vaikka kuinka haluaisimme niitä ostaa.

Arvoisa puhemies! Edellisen perusteella mitään teknologiaa ei tule tuomita. Bensiinimoottorit, dieselmoottorit, kaasumoottorit, sähkömoottorit kehittyvät kaikki voimakkaasti ja ovat vuosi vuodelta ympäristöystävällisempiä ja ovat kaikki käytössä maailmalla myös 2030-luvulla. Viime aikoina on erityisesti demonisoitu dieselautoja. On kuitenkin niin, että dieselmoottorin hiilidioksidipäästöt ovat lähtökohtaisesti noin 20 prosenttia bensiinimoottoria pienemmät. Dieselteknologia, ja polttomoottorit muutoinkin kehittyvät autonvalmistajien toimesta kovaa vauhtia ja ovat vuosi vuodelta nekin ympäristöystävällisempiä. Vuonna 21 Euroopassa rekisteröityjen autojen keskimääräinen hiilidioksidipäästö saa olla maksimissaan 95 grammaa per kilometri.

Arvoisa puhemies! Sähköautojen tekniikan on kehityttävä vielä reilusti ja myyntimäärien kasvettava, jotta niistä tulee tavallisen kuluttajan kukkarolle sopivia. Tällä hetkellä ne ovat hinnaltaan liian kalliita eikä mallivalikoima täytä muun muassa normaalin perheen tarpeita. Edellisen perusteella lienee helppo ymmärtää, ettei ihmisten liikkumisen suhteen äkkinäisiä ratkaisuja voida tehdä. Polttomoottoriautoja, niin dieselaita kuin bensa-autoja, myydään ja on pakko käyttää vielä pitkään. Niiden käyttämistä ei saa tehdä suomalaisille kohtuuttoman kalliiksi tai hankalaksi. Uusien teknologioiden käyttöönottoa liikenteessä tulee porkkanaperiaatteella edistää sitä mukaa kun teknologia kehittyy ja tulee hinnaltaan tavallisen tienkäyttäjän ulottuville ja toiminnallisilta ominaisuuksiltaan vastaa niitä tarpeita, joita ihmisillä Suomessa on.

Yleisesti ottaen Suomen liikenteen vuosittaiset hiilidioksidipäästöt ovat pienemmät kuin kehittyvien maiden aiheuttama vuosittainen päästöjen kasvu. Tämä mittakaava on hyvä tiedostaa. Vaikka luvut näyttävät pahoilta, ei tietenkään pyyhettä saa heittää kehään, vaan meidän on tehtävä voitavamme ilmastonmuutoksen estämiseksi. Työ ilmastonmuutoksen estämiseksi pitää kuitenkin tehdä realiteetit huomioiden, fysiikan ja kemian luonnonlait huomioiden siten, [Puhemies koputtaa] että säilytämme kansainvälisen kilpailukykymme. Siksi on tärkeää, arvoisa herra puhemies, että suomalaisten kyky liikkua kohtuullisin ehdoin taataan eikä sitä aleta hankaloittaa liikaa, vaikka ilmastonmuutoksen torjunta onkin äärimmäisen tärkeä asia. [Puhemies koputtaa] On haettava keinoja, jotka aidosti vaikuttavat. Näin toimien voimme vaikuttaa asioihin, kuten ilmastonmuutoksen torjuntaan, jatkossakin emmekä joudu kyyristelemään metsien perukoilla miettien, mitähän maailmalla mahtaa tapahtua. [Olavi Ala-Nissilä: Ei me kyyristellä! — Kari Kulmala: Eikä nöyristellä! — Olavi Ala-Nissilä: Ei!]

**20.04 Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tuossa edellä kuultiin erittäin hyvä tilannekatsaus, missä sähköautojen suhteen tässä vaiheessa mennään, ja voin sen sanoa, että allekirjoitan edustaja Kopran puheen siltä osin täysin. Se on tulevaisuutta, mutta maltilla siinä pitää edetä.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on tänään käsitelty täällä salissa, ja monessa puheenvuorossa puhuttiin korjausvelasta. Toki korjattavaa vielä suomalaisissa väylissä on. Erityisesti korjattavaa on tiestössä ja tässä rahoituksessa. Toivon, että tulevalle hallituksella on jo selkeä näkemys, miten uudet isot investoinnit Suomessa rahoitetaan tulevaisuudessa. Tämä niin sanottu budjettivetoinen rahoitusvaihtoehto isojen investointien kohdalla on tullut tiensä päähän. Korjausvelkaa todellakin on se kaksi ja puoli miljardia. Siitä on tälle hallitukselle annettava iso kiitos, että sitä lyhennettiin sen 300 miljoonan euron verran vuositasolla joka vuosi. Toivottavasti myös tulevaisuudessa päästään samaan.

Parlamentaarinen työryhmä teki hyvää työtä 12-vuotisessa suunnitelmassaan, ja sille työryhmälle toivon toki jatkoa. Näin ollen saadaan pitkäjännitteisyyttä suomalaiseen liikenne- ja väyläinvestointiohjelmaan. Uusien hankkeiden osalta tämmöinen pitkäjänteisyys on välttämätöntä, ja toivon, että se menee yli hallituskausien, niin kuin tässä parlamentaarisessa työryhmässä asiaa linjattiin.

Tärkeitä saavutuksia tälle vuodelle oli myös tämä pääväylien asetus, että määriteltiin, mitkä Suomen väylistä kuuluvat pääväylään. Siinä voi olla maakunnittaisia eroja, ja varmaan joiltakin osin jossain maakunnassa podettiin vähän ehkä tyytymättömyyttä, mutta kokonaisuudessa pidän sitä hyvänä ja varsin tasapuolisena koko maata ajatellen. Siinähan tärkeimpänä ajatuksena olivat elinkeinoelämän tavoitteet ja tarpeet, ja siltä pohjalta tämä runkoverkkoselvitys hyvin pitkälle tehtiin.

Äsken kuultiin tosiaan erittäin ansiokas puheenvuoro sähköautoista. Myös itse olen samaa mieltä, että meidän pitää ottaa vastaan ilmastonmuutoksen haasteet ja tavoitteet, mitkä on asetettu. Ne ovat kunnianhimoiset, ja niihin pitää toki pyrkiä, mutta toimenpiteissä pitää olla realismia, ja pitää miettiä, mitä suomalainen liikenne tällä hetkellä on. Itse näkisin, että biodiesel- ja etanolivaihtoehdot ja kaasuvaihtoehdot ovat niitä, mihin tällä hetkellä Suomessa pystytään järkeviä ratkaisuja tekemään. Ne ovat kohtuuedullisia, ja kun tällä hetkellä Suomessa on noin 3 miljoonaa autoa, niin toivon, että ne polttoaineratkaisut ovat sellaisia, millä tämä koko 3 miljoonan autokanta saataisiin käyttämään näitä biovaihtoehtoja. Silloin nämä sekoitevelvoitteet ja tämä etanolivaihtoehto ynnä muut tulevat lähes ainoaksi vaihtoehdoksi. Toki sähköautot — sitten, kun ne aikanaan tulevat markkinoille hinnoiltaan edullisemmin ja ne ovat kaikkien meidän saatavilla — tulevat olemaan yksi merkittävä puhtaan liikenteen vaihtoehto.

Raideliikenteestä täällä on puhuttu ja käytetty hyviä puheenvuoroja. Pidän tärkeänä, että Suomi linjaa nyt kolme isoa pääväylää raiteissakin, ja siinä haluan nostaa tätä itäratakeskustelua, mikä tämän vuoden aikana on noussut tässä talossa. Tarpeelliset selvitykset on tehtävä ja siltä pohjalta mietittävä, mikä niistä on taloudellisin vaihtoehto, ja huomioitava tietysti suomalaisten kansainväliset yhteydet.

Edustaja Alatalo kommentoi täällä taksiuudistusta ansiokkaasti, ja allekirjoitan hänen mielipiteensä siinä. Toivon, että tulevan vuoden tai lähivuosien aikana käydään railakas keskustelu siitä uudistuksesta ja sen hyödyistä ja haitoista ja tehdään sitten tarpeellisia muutoksia, mikäli näin todetaan.

Haluaisin vielä toivoa, että eduskunta tulevanakin talvena kiinnittää talvikunnossapitoon erityistä huomiota.

**20.09 Toimi Kankaanniemi ps:** Arvoisa herra puhemies! Liikenneväylien korjausvelka on kasvanut koko 2000-luvun noin 100 miljoonan euron vuosivauhtia aina vuoteen 2015



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

asti. Kun sitten Sipilän hallitus muodostettiin — perussuomalaiset olivat mukana — niin hallitusohjelmaan otettiin tämä korjausvelan lyhentäminen 300 miljoonalla eurolla kolmena vuonna. Näin siis pantiin edellisen vaalikauden parlamentaarisen työryhmän linjaukset täytäntöön. Tämä oli tavattoman tärkeää, ja näin saatiin pysäytettyä, ehkä hieman jopa lyhennettyä, korjausvelkaa. Nyt on kuitenkin ikävä todeta, että tämä jakso on poissa — no, eivät ole perussuomalaisetkaan enää hallituksessa, ja se kai tässä sitten näkyy.

Arvoisa puhemies! On tärkeää, että ensi kevään hallitusneuvotteluissa ja kehysriihessä ja eduskunnan kehyspäättöksessä otetaan korjausvelka jälleen vakavasti ja siihen satsataan niin, että meidän jälkeemme tulevat sukupolvet saavat tiestön, tämän arvokkaan kansallisvarallisuuden, paremmassa kunnossa kuin mitä me olemme sen saaneet. [Kari Kulmala: Entäs vesiväylät?] Tämä on tärkeä asia.

Arvoisa puhemies! On kyllä aivan käsittämätöntä, että nämä suuret liikennehankkeet rahoitetaan edelleen vuotuisilla valtion budjeteilla. Ne ovat pitkäjänteisiä investointeja, sijoituksia. Niihin pitää luoda rahoitusjärjestelmä, joka ottaa tämän näiden luonteen huomioon. Vuotuisissa budjeteissa pitää rahoittaa kunnossapito, pienet hankkeet, mutta suuret kohteet on irrotettava ja toteutettava investointeina niin käytännössä kuin myös valtion kirjanpidossa. Tässä yhdyn edustaja Ala-Nissilään oikein voimallisesti ja toivon, että te ensi kaudella hoidatte tämän asian kuntoon. [Olavi Ala-Nissilä: Yhdessä hoidamme!]

Nämä suuret investoinnit, toki pienemmätkin, ovat tuottavia sijoituksia. Ne lisäävät liikenteen sujuvuutta, nopeutta ja turvallisuutta. Ne vahvistavat elinkeinopolitiikkaa ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä, ne nopeuttavat työmatkaliikennettä ja muuta liikennöintiä, ne lisäävät kansantalouden tuottavuutta, ne parantavat työllisyyttä, eli ne luovat bruttokansantuotteen kasvua. Tästä kaikesta seuraa se, että ihmisten elämä, yritysten elämä paranee ja julkinen sektori saa lisää verotuloja, joilla verotuloilla voidaan sitten pitää muita toimintoja yllä. Tämä on sellainen perusasia, että on käsittämätöntä, että se on vuodesta toiseen, vuosikymmenestä toiseen, laiminlyöty tai jätetty unholaan. Niin kuin edustaja Ala-Nissilä totesi, ei pienimmässä kunnassakaan tehdä tällä tavalla. Jo on aika korjata tämä epäkohta mahdollisimman pian. Malleja löytyy, ja pääomiakin Suomesta löytyy, ei tarvitse edes ulkomaille lähteä näitten asioiden kuntoon saattamiseksi.

Arvoisa puhemies! On todella ikävä, että liikennejaostossa jäin täysin yksin, kun pääratakohtaan mietinnössä esitin Tampere—Jyväskylä-ratayhteyden toisen raiteen rakentamista Orivesi—Jämsä-välille. Tämä olisi pitänyt ehdottomasti saada. Äänekosken ja Jämsän-jokilaakson metsäteollisuuden tuotteet tuodaan Vuosaareen ja Raumalle tuota rataa pitkin, traktorit Suolahdesta tuodaan suurelta osin — Valmetin, Metson tai mikähän se on nyt, Rautpohjasta tuodaan ja niin edelleen — valtavat, arvokkaat kuljetukset, ja on yksiraiteinen rata. Tähän piti olla miljoona jossakin, mutta sitä miljoonaa ei mistään löytynyt.

Arvoisa puhemies! Vielä totean, että Kirri—Tikkakoski-moottoritie sai rahansa taanoin, Palokanorren ja Kirrin alue sai viime lisäbudjetissa, nyt Uuraisille johtava tie Jyväskylästä Lintukankaan—Rannilan välillä saa kevyen liikenteen väylän. Tämä on erinomaista ja osuu [Puhemies koputtaa] omille kotikylilleni. [Kari Kulmala: Rumpupolitiikka!] Vaajakoskella on Nelostie, Ysitie, 13-tie ja 23-tie, valtatiet samassa kohdassa ja pullonkaula. Siihen pitää myös saada rahoitus mahdollisimman pian.

**20.15 Sofia Vikman kok:** Arvoisa puhemies! Tampereen ja Helsingin välinen alle tunnin juna on 2020-luvun tärkein ja vaikuttavin raideliikennehanke Suomessa. Junayhteyden no-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

peuttaminen helpottaa suuren ihmisjoukon arkea joka päivä. Pääradan kapasiteetti ja kunto eivät tällä hetkellä vastaa nykypäivän, saati tulevaisuuden vaatimuksia.

Paras tapa ratkaista tilanne kestävästi ja parantaa pääradan liikennöintiä on rakentaa Tampereen ja Helsingin väliselle rataosuudelle lisää raidekapasiteettia. Lisäraiteet mahdollistavat palvelun parantamisen ja matka-ajan lyhentämisen sekä vähentävät junien myöhästelyä. Lisäraiteet mahdollistavat myös paikallis- ja lähiliikenteen kehittämisen. Palveluita on mahdollista parantaa monipuolisesti, kunhan raiteilla vain on tilaa. Se, että rakennettaisiin lisää kapasiteettia, tarkoittaisi sitä, että nykyinen ruuhka hellittäisi.

Pirkanmaalla olemme työskennelleet alle tunnin junan puolesta määrätietoisesti. Tampereen ja Helsingin välisen pääradan osuuden vaikutusalueella asuu puolet suomalaisista, joten hyödyt jakautuisivat laajalle. Matka Helsingistä sujuvoituu tämän hankkeen myötä Tampereen lisäksi esimerkiksi Ouluun, Seinäjoelle, Vaasaan, Jyväskylään ja Poriin. Suomen on otettava loikka nopeiden junayhteyksien aikaan, ja päärata on perusteltua laittaa kuntoon ensimmäisenä. [Timo Heinonen: Oikein! — Olavi Ala-Nissilä: Väärin!]

On aika toimia erityisesti nyt, kun työn perässä matkustamista halutaan edistää. Kaupunkien väliset nopeat yhteydet ovat siihen hyvä keino. Kun Tampereen ja Helsingin välinen matka-aika saadaan lyhennettyä alle tuntiin, niin raideyhteydestä tulee huomattavan kilpailukykyinen vaihtoehto omalla autolla tällä hetkellä tätä väliä työssä käyville. Ja myös ilmasto ja ympäristö kiittävät.

Budjettiesityksessä positiivista on alle tunnin junan suunnittelun valmisteluun varattu miljoonan euron määräraha. Suunnittelu on saatava ripeästi maaliin, jotta rakentamisvaiheeseen päästään mahdollisimman pian. Perusteltua on toki myös selvittää erilaisia rahoitusmahdollisuuksia budjettirahoituksen vaihtoehtona. Myös EU-rahoitus on onnistuttava hyödyntämään. Loistava asia on se, että päärata on pääsemässä osaksi Euroopan liikenneverkon ydinverkkokäytäviä. Muutos mahdollistaa EU-rahoituksen hakemisen ja myös saamisen pääradan investointeihin, kunhan vaan täällä koti-Suomessa saamme suunnittelun ripeästi maaliin ja rakentamispäätökset pidemmälle.

Eli kaiken kaikkiaan tämä Suomen tärkein ja vaikuttavin raideliikenteen hanke on saatava eteenpäin. Se mahdollistaa sitten edelleen myös näiden muiden päärataa koskevien kehityshankkeiden eteenpäin menon, kunhan tämä liikennöidyin ja tällä hetkellä ruuhkaisin pala Helsingistä Tampereelle laitetaan ensin kuntoon rakentamalla lisää raidekapasiteettia.

**20.19 Thomas Blomqvist r:** Arvoisa puhemies, värderade talman! Som vi alla vet har vi en ganska stor reparationsskuld i vårt trafiknät. Den uppgår nu till 2,5 miljarder euro, och den här skulden har uppstått under många års tid för att vi helt enkelt inte här i riksdagen — och inte flera regeringar efter varandra — har lyckats avsätta tillräckliga medel för att sköta den här saken.

I den trafikpolitiska redogörelsen som riksdagen godkände under förra valperioden slogs det fast att vi ska satsa på att förbättra befintlig infrastruktur innan vi börjar bygga nytt, och det tycker jag fortfarande är klokt. Jag tycker att vi ska satsa på de vägar och järnvägar som vi alla vet att är i dåligt skick. Sedan när vi har satt dem i skick kan vi fundera på att bygga nytt. Till exempel behöver kustbanan grundförbättras och banans kapacitet ökas med dubbla spår. Om man ska bygga nya tågbanor tycker jag att man borde bygga österut från Helsingfors längs kusten, Borgå och Lovisa och så vidare.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Arvoisa puhemies! Hanko—Hyvinkää-rata on Etelä-Suomen ainoa merkittävä tavaraliikenteen rata, jota ei ole sähköistetty, vaikka sähköistämistä on suunniteltu ja jopa luvattu jo vuodesta 1985. Liikenneviraston sähköistämissuunnitelma radalle ehti vanheta vuonna 2016, mutta Liikennevirasto käynnisti 2017 työn radan sähköistämissuunnitelman päivittämisestä. Kun tämä suunnitelmatyö nyt on käynnistetty, tulisi varmistaa, että suunnitelma nyt myös johtaa sitten tähän Hanko—Hyvinkää-radan sähköistykseen.

Tämän rataosuuden sähköistys tehostaisi rahtikuljetuksia rautateillä ja parantaisi liikenneturvallisuutta. Se vähentäisi myös päästöjä maanteilla, kun rahtia siirtyisi maanteiltä rautateille. Hangon satama kasvaa, ja se toimii tietysti Länsi-Uudenmaan talouskasvun veturina, mutta se on myös ihan kansallisella tasolla todella tärkeä vientisatama, vienti- ja tuontisatama. Ja voimme todeta, että myös Suomelle vaikeiden liikenteen päästöjen vähentämisen tavoitteiden saavuttaminen helpottuu, jos Hanko—Hyvinkää-radan sähköistys tehdään.

Värderade talman! Det finns många vägar i vårt utbredda land som behöver förbättras. I Nyland hittar jag två livligt trafikerade vägar — och säkert också flera — men jag nämner två: riksväg 25 och stamväg 51. Där rör sig en stor mängd trafik, också tung trafik. De är av stor betydelse för näringslivet och godstrafiken som rör sig utanför huvudstadsregionen, i synnerhet västerut. Trafiksäkerheten på båda vägarna, kanske i synnerhet på riksväg 25, är dålig och behöver förbättras med det snaraste.

Arvoisa puhemies! Liikenneyhteydet ovat usein ratkaisevassa asemassa, kun ihmiset valitsevat asuinpaikkansa ja yritykset arvioivat, minne heidän kannattaisi toimipaikkansa sijoittaa. Toimivat liikenne- ja viestintäyhteydet ovat edellytys yhteiskunnan ja sen alueiden kehitykselle. Myös alempi tieverkko on tärkeä. Sen kunto ratkaisee, miten etenkin metsäteollisuuden, maatalousyrittäjien ja elintarviketeollisuuden raaka-aineiden logistiikkaketjut tehtäisiin ja jalostamoihin toimivat.

**20.23 Timo Heinonen kok:** Arvoisa herra puhemies! Hyvät edustajakollegat! Liikennepuolella on tällä vaalikaudella tapahtunut paljon, kiitos siitä nykyiselle hallitukselle ja liikenneministeri Anne Bernerille. Tiestön korjausvelkaan itse asiassa ensimmäistä kertaa lähdettiin paneutumaan toden teolla. Sitä oli kertynyt 2,5 miljardia, ja sitä on tällä kaudella lyhennetty määrätietoisesti. Myös ensi vuodelle on rahoitusta korjausvelan pienentämiseen. Ja on äärimmäisen tärkeää, että myös seuraava hallitus sitoutuu vastaavalla tavalla tähän kokonaisuuteen, että laitamme meidän tieverkkoa kuntoon, myös sitä pienempää tieverkkoa.

Valtiovarainvaliokunnassa nostimme esille pieniä sorateitä esimerkiksi. Meillä on omaa kelirikkorahoitusta ensi vuodelle tulossa ja niin poispäin. Sellaiset tiet, joita kuitenkin tänä päivänäkin Suomessa tarvitaan jopa jokapäiväiseen liikkumiseen ja myös suomalaisen ruoantuotannon, muun muassa maidontuotannon, turvaamiseen, pitää saada kuntoon.

Haluan antaa kiitosta alueellisesti kollegoilleni siitä, että saimme rahoituksen Riihimäen liityntäpysäköinnille, joka helpottaa isolta alueelta myös linja-autoliikenteen käyttöä työmatkaliikennöinnissä. Tärkeänä näen myös kantatie 54:n riista-aitarahoituksen. Se on yksi Suomen pahimpia peurakolariteitä, tällä tienpätkällä tapahtuu noin 100 peurakolaria vuositason, ja siitä nyt läntinen osuus saadaan laitettua kuntoon.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Arvoisa puhemies! Autoverosta en tänään yksityiskohtaisesti käy keskustelua. Tuon kuitenkin saman esityksen, joka löytyy eduskunnan muutamien päivien takaisista pöytäkirjoista laajemmin, että autoverosta mielestäni olisi syytä ensi vaalikaudella tehdä ratkaisu, sen luopumisesta esimerkiksi neljän tai viiden vuoden ohjelmalla, niin että siitä ensimmäisenä luovuttaisiin vähäpäästöisten ja päästöttömien autojen osalta ja sitten kokonaan. Se olisi myös ympäristöteko.

Pidän myönteisenä myös tämänpäiväistä ratkaisua vinjettimaksusta [Eduskunnasta: Jo oli aikakin!] ulkomaalaiselle raskaalle liikenteelle. Kotimaiselle kuljetusalalle se tullaan korvaamaan käyttövoimaveron alennuksella, eli tämä ei tule rasittamaan suomalaista raskasta liikennettä.

Arvoisa puhemies! Pääradasta on puhuttu paljon. Muun muassa Tampereen kansanedustaja Sofia Vikman hetki sitten puhui pääradasta hyvin ja toi esille sen tärkeitä vaikutuksia, muun muassa sen, että tämän pääradan varrella asuu jopa 3 miljoonaa suomalaista. Ja nyt on saatu aikaiseksi ratkaisu, että päärata pääsee mukaan yli 30 miljardin euron EU:n investointikokonaisuudesta kilpailemaan, hakemaan tätä rahoitusta osana EU:n ydinverkkokäytävää, johon se on pääsemässä Verkkojen Eurooppa -ohjelman kautta.

Pääradalla on tehty paljon, vaikka meilläkin maakunnassa tietyt tahot haluavat levittää täysin vääranlaista tietoa. Ykkösvaihe käynnistyi vuonna 2016. Silloin parannettiin liikennepaikkojen toimivuutta, rakennettiin ensimmäiset lisäraiteet Ainola—Purola-välille. Tällä hetkellä tehdään Riihimäen asemapihan remonttia, työt jatkuvat siellä aina vuoteen 2020 asti. Ja aiemmin on jo tehty tämän kokonaisuuden kannalta tärkeä, vaikkakin aika pieni, hanke, kolmioraide, joka oli edellytys pääradan vaihde- ja raiteistomuutoksille. Tämä helpotti muun muassa tätä ruuhkaista risteysasemaa. Toisessa vaiheessa, joka valmistui nyt siis tänä vuonna ja jossa hanke on lähdössä toteutukseen, rakennetaan lisäraiteet Kerava—Jokela-välille. Näin syntyy 20 kilometrin mittainen yhtenäinen neljän raiteen osuus pääradalle. Ja lisäraiteet rakennetaan myös Kytömaa—Ainola- ja Purola—Jokela-välille ja tavaraliikenneraiteet Hyvinkään ja Riihimäen välille sekä Keravalta Lahden oikoradalle.

Eli pääradalla on tehty. Nämä toimenpiteet ovat olleet välttämättömiä sen eteen, että seuraavassa vaiheessa pystytään tekemään päätöksiä Riihimäeltä kohti pohjoista, Hämeenlinnaan, Hämeenlinnasta Tampereelle, ja äärimmäisen tärkeää on se, että se hanke etenee myös siitä kohti pohjoista, sillä tämän EU-rahoituksen yhtenä tärkeänä saantikriteerinä ja siihen merkittävästi vaikuttavana asiana on se, että on liikenneyhteyksiä, jotka ovat kahden EU-maan välillä. Näin meillä syntyy tästä pääradasta tällainenkin yhteys. Ja toivottavasti tulevaisuudessa raideyhteys sitten voisi jatkua, vaikka sinne Tallinnaan, ja avata sitä kautta sitten vielä pidemmänkin yhtenäisen [Puhemies koputtaa] reitin Euroopasta tänne pohjolan perukoille. Kyllä meidän Suomen elinvoima ja menestys on hyvin pitkälti kiinni siitä, miten [Puhemies koputtaa] hyvään kuntoon pääradan saamme. [Olavi Ala-Nissilän välihuuto]

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Edustaja Ala-Nissilä, teille on varattu oma puheenvuoro.

**20.28 Olavi Ala-Nissilä kesk:** Kiitän siitä ja totean, että on käytetty erinomaisia puheenvuoroja. Nähdään, että liikenne on koko Suomessa tärkeä asia. Joka puolella on tärkeitä hankkeita. Siinä mielessä on tärkeitä, että löydämme rahoitusratkaisun uudelle vaalikaudelle, koska muuten olemme aivan mahdottoman tilanteen edessä. Ja kun sanoin, että koko

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Suomen kannalta tärkeä asia, niin minä lähdän siitä, että ei kaikkien teiden pidä tulla tänne Helsinkiin, vaan liikenteellä on todellakin asumisen, yrittämisen, aluekehittämisen kannalta poikkeuksellisen tärkeä merkitys näinä aikoina.

Sitten, arvoisa puhemies, kysyn, mistä on lyhyin tie Eurooppaan? Vastaa itse: se on Turusta. Turusta on lyhyin tie Eurooppaan, ja sen takia on tärkeitä, että väylät sinne ovat kunnossa. Me kannatamme näitä tunnin juna -ratkaisuja, mutta sitä ennen on kuitenkin Suomessa, siinä on aikaakin, tärkeä hoitaa nämä vientiväylät ja liikenneturvallisuusväylät kuntoon. Jos nyt menen tuonne Lounais-Suomeen, niin esimerkkinä juuri ystie, kasitie, ohikulkutie, Paraisten väylä, kaikki suomalaisen elinkeinoelämän kannalta tärkeitä korjaus-, kehittämishankkeita, jotka pitää toteuttaa. Kun me puhumme tunnin junasta ja pika-Tampere-junasta, niin kuitenkin niitä ei ole tarkoitettu Helsinkiä yksin hyödyttämään. Sen takia on tärkeitä, että siellä Tampereen suunnalla, Pirkanmaalla, lounaassa ja muualla tämä seudullinen liikenne toimii. Silloin niistä saadaan hyöty. [Eduskunnasta: Mites itärata?] — Ja itärata, totta kai. Olin juuri tulossa itärataan, jonka haluan tässä mainita. Se on tärkeä asia.

Arvoisa puhemies! Liikenne on paitsi pääväyliä, niin se on myöskin alemman tason tietä ja seudullista liikennettä, joita kaikkia on tärkeä yhdessä kehittää, ja tässä suhteessa tämä vaalikausi on ollut hyvä vaalikausi. On aloitettu nyt tällainen uudenlainen voimakkaampi liikenteen kehittäminen, mutta nyt tämän jatko on erittäin tärkeä, ja keskustan johdolla se menee eteenpäin. Ja kiitän myöskin tästä vinjettimaksusta. Keskusta joutui siinä lyömään nyrkkiä pöytään, jotta se tänne eduskuntaan saatiin, mutta saatiin kuitenkin, ja se on hyvä asia.

**20.31 Simon Elo sin:** Arvoisa puhemies! Tällä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on paljon tärkeitä pieniä parannuksia: tiestön talvikunnossapitoon ja kelirikon hoitamiseen 25 miljoonaa euroa, lisärahoitusta tasoristeysohjelmaan 10 miljoonaa euroa — jota kyllä pitää seuraavankin hallituksen hyvin voimallisesti ja suuremmillakin summilla jatkaa. Paljon on ollut näitä tasoristeysvaaratilanteita. Ne ovat inhimillinen kysymys ja todellakin turvallisuuskysymys.

Lisäksi laivaliikenteeltä perittävien väylämaksujen puolitus jatketaan seuraavina vuosina. Seuraavan hallituksen olisi kyllä syytä ottaa pidemmällä tähtäimellä väylämaksun poistaminen kokonaan hallitusohjelmaan tavoitteeksi.

Myös tunnin rata Turkuun Helsinkiin on otettu tässä esille. Miljoonan euron määräraha suunnittelulle on hyvä alku, mutta kyllä näkisin, että järkevää olisi ensimmäiseksi vaiheeksi siinä konkretiassa ottaa ratayhteys Espoon Leppävaarasta Kauklahteen. Se olisi semmoinen realistinen alku sille koko tunnin radan lopulliselle hankkeelle. Summa olisi käsittääkseni arviolta noin 275 miljoonaa euroa tosiaan tälle kaupunkiradalle, oikoradalle Espoon Leppävaarasta Kauklahteen, jota on, myönnän täysin, kotikaupungissani pitkään jo toivotu ja nähty tärkeäksi Länsimetron ohella — raidehankkeeksi, jolla olisi merkittävää vaikutusta myös työmatkalaisiin ja sitten tietysti elinkeinoelämään.

Arvoisa puhemies! Kyllä tässä yhteydessä, kun puhutaan liikenteestä ja kun liikenne- ja viestintäministeriöstäkin on puhe, täytyy ottaa esille tämä ilmastoraportti, joka varmasti täälläkin on jo puhututtanut. Helsingin Sanomat kuvaili tätä raporttia niin, että ”asiantuntijat tekisivät autoilusta niin kallista, että kaikki vaihtaisivat menopeliä”. Tämä on minusta suorastaan kauhukuva siitä ajattelusta, mitä jollakin todella voi olla, että tehdään autoilusta, sujuvasta liikkumisesta, niin kallista, että kaikki vaihtaisivat menopeliä.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Tietysti herää kysymys, että mihin vaihtaisivat menopeliä. Ei siellä selkosilla pitkospuiden päässä jokaisella ole mahdollisuutta sitä bussia ottaa, ja vaikka olen VR:n hallintoneuvoston puheenjohtaja, niin eipä sitä VR:ääkään ihan nyt kaikkialla mailla halmeilla ole tarjolla järkevänä vaihtoehtona, joten mihin se menopeli vaihdetaan, sähköautoonko? No, tästä St1:sen Mika Anttonen pääministerin ilmastopoliittisessa keskustelussa sanoi, että jos halutaan globaalisti ottaa sähköautot todella massiivisesti käyttöön, niin se tarkoittaisi kaikeksen sen koboltin käyttöönottoa, mikä maailmassa tällä hetkellä tunnetaan. Ei sekään kuulosta kauhean realistiselta ilmastovaihtoehdolta, varsinkin kun tiedetään, että ei se akkujen valmistaminenkaan mitään päästötöntä ole, vaan itse asiassa joissain tutkimuksissa on osoitettu, että sähköauto pidemmällä elinkaarella saattaa olla jopa päästöiltään haitallisempi ratkaisu kuin nykyiset, sinänsä koko ajan tehostuvat polttomoottoriautot.

Tämän hallituksen linjahan on ollut aivan oikea. Autoveroa on kevennetty sadoilla miljoonilla euroilla. Ja täytyy ihmetellä, että kun tämä on tehty, niin silti sekä sosiaalidemokraatit että vihreät vastustavat tätä kevennystä, vaikka esimerkiksi vihreiden vaihtoehtobudjetissa ja ymmärtääkseni seuraavien vaalien tavoitteissa on, että vähänpäästöisiltä autoilta poistettaisiin autovero kokonaan. Miksi sitten tätä on pitänyt koko ajan vastustaa, mitä hallitus juuri tekee, sanotaanko, asteittain?

Siniset haluaisivat poistaa autoveron kaikilta autoilta, eivät pelkästään vähäpäästöisiltä vaan kaikilta autoilta. Jos katsotaan päästöjä, niin keskimääräinen auto nykyään itse asiassa on varsin vähäpäästöinen. Lisäksi ajoneuvoverohan kevenee vuonna 2020. Se on tärkeää myös niille, jotka sanovat sinänsä oikeutettuna kritiikkinä, että te kevennätte autoveroa, mutta entäs me ihmiset, joilla ei ole varaa ostaa uutta autoa. No, tämä hyödyttää sitten tietysti sitä ihmisryhmää.

Haluan vielä ottaa, arvoisa puhemies, kyllä hieman lähempään tarkasteluun vihreiden vaihtoehtobudjetin ja sen esitykset autoilijan kannalta. Vihreät korottaisivat dieselin verotusta 100 miljoonalla eurolla, peruisivat hallituksen tekemän miljoonan euron korotuksen kuljetustukeen, rajoittaisivat omalla autolla tehtyjen työajojen kilometrikorvauksia 140 miljoonalla eurolla ja nostaisivat työmatkavähennyksen omavastuuta ja pienentäisivät enimmäismäärää, minkä vaikutus olisi yhteensä 57 miljoonaa euroa. Tämä on hyvin erikoinen linja siinäkin mielessä, että pelkästään Raahan terästehdas ja Helsingin Energiana tunnetun Helenin toiminta tuottavat suuremmat hiilidioksidipäästöt kuin koko henkilöliikenne. Miksi me demonisoimme koko henkilöliikenteen, joka on meidän haja-asutussa maassa niin tärkeä kuin se on?

Täytyy sanoa, että Antti Rinteen, Pekka Haaviston ja Li Anderssonin [Puhemies koputtaa] Trio Töykeille en kyllä valtaa näissä liikennepoliittisissa kysymyksissä antaisi. Puna-vihreiden ikiaikaisena tavoitteena on ollut siirtää maalaiset kaupunkeihin, laittaa meidät maksamaan Kallion ratikkakiskoilla kolistelevien viiksihipstereiden ilmaiset juna- ja ratikkaliput. Ei käy! [Naurua — Timo Heinonen: Tuota olisin kuunnellut pidempäänkin!]

**20.36 Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Edellä kuultu puheenvuoro on varsin oikeaan osunut arvio tilanteesta, mihin tässä liikenteen demonisoinnissa ollaan menossa, jos ei siinä pidetä malttia, ja taas itse toivon, että malttia tähän keskusteluun pitää saada.

Laajakaista-asioista haluaisin vielä mainita, että laajakaista pitää saada ulotettua koko Suomeen tulevalla hallituskaudella, jotta maakuntauudistuksen ja lähinnä sosiaali- ja ter-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

veyshuollon asiat saadaan järjestettyä, kuntalaisille ja kaikille tasavertaiset palvelut. Se edellyttää hyvää ja toimivaa laajakaistaverkostoa koko maahan.

Liikenteen talvikunnossapidosta täällä on kannettu vielä huolta, ja nyt kun osalla alueista urakkakilpailu on kilpailutettu uudelleen ja uusien pelisääntöjen mukaan, niin toivon, että tulevan vuoden ja talven kokemuksista oppineina sitten hyödynnetään niitä tietoja, jos ne ovat myönteisempiä kuin vanhan järjestelmän. Näin ainakin uskon, koska myös koneurakoitsijoitten kanssa käytyjen keskustelujen kautta on annettu ymmärtää, että tuleva kilpailuttaminen ja urakointisopimuksien teko olisi selkeästi parempi kuin tämä nykyinen järjestelmä, jossa on toki ollut hiukan toivomisen varaa.

Vielä tuohon sähköautojen ja dieselautojen demonisointiasiaan. Toivon, että siinä todellakin keskustelu menee sitä rataa, että biodieselin ja semmoisten polttoainevaihtoehtojen, mitä kaikilla suomalaisilla on mahdollisuus jo nyt käyttää, arvo tunnistettaisiin ja lähdettäisiin siltä pohjalta liikkeelle, että tehtäisiin kaikki lähes 3 miljoonaa autoa ympäristöystävällisemmiksi, eikä pohdita muutamaa kymmentätuhatta tai muutamaa tuhatta autoa ja niihin satsata valtavia verotukirahoja. Minä ainakin toivon, että suomalainen liikenne kaiken kaikkiaan lähtee puhtaammalle, ilmastoystävällisemmälle linjalle, ja se lähtee sieltä polttoaineitten kautta, kun sekoitevelvoitetta ja näitä biokaasu- ja etanolivaihtoehtoja vain lisäällään.

Lopuksi haluan mainita vielä tämän päivän parhaan uutisen eli hallituksen esityksen vinjetistä eli tienkäyttöverosta, missä keskusta vahvasti ajoi tätä asiaa loppuun asti, että saadaan vielä tämän vuoden puolella tämä esitys hallitukselle. Tämä on erinomainen asia suomalaiselle liikenteelle ja suomalaisille. Saadaan ulkolaiset maksamaan siitä käytöstä, kun he suomalaisia väyliä käyttävät, ja toisaalta suomalaisille sitten tämä korvataan jollakin, kompensoidaan ajoneuvoveroa alentamalla, niin kuin tuossa esityksessä on, se on yksi hyvä vaihtoehto. [Puhemies koputtaa] Kauan odotettu vinjettimaksu tulee voimaan.

**20.39 Sofia Vikman kok:** Arvoisa puhemies! Liikkumisen on oltava sujuvaa eri kulkumuodoilla. Kun haluamme tehdä kunnianhimoista ilmastopolitiikkaa, korostan vaikuttavuusarvioiden ja kustannuslaskelmien tärkeyttä, kun vertailemme eri keinoja ja toimenpidevalikoimaa.

Kokoomuksen kannattamia keinoja liikennepolitiikassa päästöjen vähentämiseksi on esimerkiksi se, että siirrämme uusien autojen verotusta kokonaan auton hankinnan verotuksesta autoilun päästöjen verotukseen. Tässä tavoitteena on, että sähköä tai biokaasua käyttävä ajoneuvo on suomalaiselle aina fossiilista polttoainetta käyttävää autoa kilpailukykyisempi vaihtoehto hankkia viimeistään 2030-luvulla.

Toinen hyvä keino on raideliikenteen kehittäminen, nopeat yhteydet. Jos välillä Helsinki—Tampere saataisiin junamatkan aika nopeutettua alle tuntiin, siirtymisestä oman auton käytöstä raiteille tulisi varsin kilpailukykyinen vaihtoehto. Työmatkaa tuolla välillä moni vielä omalla autollakin taittaa.

Toisaalta on otettava huomioon se, että omalla autolla liikkumisen pitkien etäisyyksien Suomessa on oltava jatkossakin mahdollista tarpeen mukaan kaikille. Ei kaikilla edes ole mahdollisuutta hankkia kovin nopeasti uutta sähköautoa ja siirtyä uuteen autoon. Toisaalta on varmasti myös ympäristön näkökulmasta järkeä tasapainoilla siinä, että olemassa oleva autokantakin ajetaan tarkoituksenmukaisessa määrin loppuun. Korostan vaikuttavuusarvioita ja kustannusten laskemista siinä, mikä on tehokkainta mahdollista ilmastopolitiikkaa, ja ilmastopolitiikassa on onnistuttava kuitenkin kunnianhimoisissakin ratkaisuissa.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

20.42 **Arto Pirttilahti kesk:** Arvoisa herra puhemies! Aivan aluksi haluan kiittää ministeri Berneriä sinnikkydestä ainakin kahden asian osalta. Tämä vinjettiutinen oli erinomainen asia, mikä nyt saatiin lävitse, ja myös valtiovarainministeriö saatiin asian taakse käännettyä.

Toinen asia oli aiemmin tässä, eli ministeri Bernerhän on myös Pohjoismaiden yhteistyöministerinä, ja näissä neuvotteluissa saatiin myös Ruotsin pää käännettyä siihen, että myös Ruotsi lähti kannattamaan tätä TEN-T-raideverkon viemistä eteenpäin Tukholmasta Tornioon, ja me suomalaiset viemme sitten taas Tornioista Helsinkiin päin. Tämä hakuhan on menossa meillä EU:ssa, ja toivottavasti saamme tämän TEN-T-raideverkkorahoituksen myös tälle pääratahankkeelle, mitä tässä erinomaisesti on jo aiemmin pohjustettu. Se olisi noin 20 prosenttia. Me tarvitsemme sen rahoituksen siihen, ja meidän tulee tutkia myös muita rahoitusvälineitä.

Tämänhetkisen LVM:n suunnittelukortin mukaan pääradan rakentaminen Helsingistä Tampereelle olisi valmis vasta 2039. Jos me löydämme siihen uusia rahoitusvälineitä, kuten EU-rahoitusta ja rahoitusyhtiön kautta mahdollisia muita sijoittajia, niin voimme nopeuttaa sitä prosessia. Hieno asia, että siihen on miljoona nyt suunnittelurahaa laitettu, mutta se vaatii sen 10 miljoonaa vähintään siihen suunnitteluun, ja toivottavasti seuraavassa hallitusohjelmassa rahoitusasia tullaan selkeästi viemään tästä maaliin.

Pääradalla kulkee Tampereelle asti asiakkaita noin 4,5 miljoonaa matkustajaa vuosittain, ja lähempänä, Riihimäki—Helsinki-välillä, kulkee noin 6,5 miljoonaa. Se on hyvin liikennöity rataväli, ja se on todella tukkoinen. Kun tähän vielä yhdistetään nämä metsäteollisuuden tuotekuljetukset muun muassa Äänekoskelta, niin siihen välille ei saa uutta liikennettä. Mehän yritimme Allegron saada Tampereelle kääntymään, kun tehdään tämä Riihimäen oikaisu, mutta ei ole tilaa. Aikaslottia ei löydetty näille junille, joten on pakko tämä kolmas raide saada.

Kolmas asia on Kolmostien kunnostus Pirkanmaan osalta. Se on edennyt Hämeenkyrön liikenneympyröihin, ja kun siellä on kaivinkone käynnissä, niin minun mielestäni olisi järkevää jatkaa Kolmostien uudistusta siitä eteenpäin kohti Seinäjokea.

Ysitien kunnostaminen. Olemme varmaan Ala-Nissilän kanssa samaa mieltä, että Ysitie tulee saada kuntoon Turusta ylöspäin. Erittäin tukkoinen väli on juurikin Tampereelta Jyväskylään, ja varsinkin kun lähdetään Tampereelta liikkeelle. Siinä on suunnitelmat tehty, ja toivottavasti siihen saadaan rahoitusta aika pian. Tässä on ihan turhia kuolemantapauksia tullut tällä hetkellä. Se on hyvin tukkoinen ja vaarallinenkin tie.

Pitää kiittää hallitusta siitä, että yksityisteille on tullut nyt 17 miljoonaa vielä ensi vuodelle yksityistierahoitukseen. On erittäin tärkeää, että meidän puutavarat, materiaalit, teollisuuden tuotteet pääsevät sieltä tiloilta, taloista, yrityksistä, maailmalle ja vientiin. Edellisellä hallituksella ei tainnut olla kuin 3 miljoonaa siinä, ja niistäkin meni 2 losseille, niin että tämä on iso edistys, ja toivon, että myös tämä rahoitus tulee säilymään.

Yksi asia tulee muuttumaan. Maakuntauudistuksen kautta maakunnille tulee tämä tievastuu ja myös raideliikenteen vastuuasioita. Erilaisia hankepilotteja ja ratapilotteja on menossa, ja minä toivoisin ainakin, että pääsisivät eteenpäin meidänkin, Pirkanmaan, pilotit, joissa käsiteltäisiin niin henkilöliikennettä, lähiliikennejunaa kuin myös sitten tämän Tampereenkin raideliikenteen yhtymistä tähän junaverkkoon.

Arvoisa puhemies! Saavutettavuus on tärkeä asia maaseudulle ja myös muillekin alueille, ja tämän valokuituverkon, laajakaista-asian, edistäminen on erittäin tärkeätä. Hienoa,



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

että se lakimuutos saatiin, että näitä käytettävissä olevia rahoja voidaan vielä pidempään käyttää, mutta toivoisin näihinkin asioihin uutta rahoitusta.

Autoista ja liikenteestä. Meillä on talousvaliokunnassa menossa jakeluvaikeus, ja näen, että tämän jakeluvaikeuden kautta itse kannustan sitä, että haetaan uusia biopolttoaineita, käytetään polttomoottoritekniikkaa niin pitkälle kuin mahdollista ja haetaan sitä kautta myös puhtaampaa ilmastoa näissä päästöasioissa.

**20.47 Marisanna Jarva kesk:** Arvoisa puhemies! On tosiaan hieno asia, että liikenteen osalta on saatu isoja uudistuksia tehtyä tällä kaudella ja myös ihan sitä konkreettista rahaa saatu välillämme lisää. On syytä toivoa, että seuraavat hallitukset ovat yhtä kunnianhimoisia sen osalta, että meidän korjausvelkaamme todellakin saadaan maksettua samalla tahdilla kuin tälläkin kaudella ja päästään siitä rahoitusuudistuksesta sitten sopimaan. On aika surullista, että olemme Kreikan kanssa enää harvoja maita, jotka budjetista maksavat näitä meidän laajojen teitten korjauksia ja investointeja. Jokainen kansalainen ymmärtää, että tällä tiellä ei voida jatkaa, vaan me tarvitsemme uuden rahoitusmallin ja sitä laajaa näkemystä ja sitä vastuunkantoa koko Suomen väylien hoitamisesta sitten jatkossa.

Arvoisa puhemies! Tästä ensi vuoden budjetista on todettava, että on hyvä, että myös näihin meidän yritysinvestointeihimme ympäri Suomea panostetaan, ja kun työpaikat lisääntyvät, niin huolehdimme tästä hyvästä kehityksestä. Esimerkiksi pohjoisessa olevan vastuullisen kaivosteollisuuden osalta myös valtio kantaa vastuunsa, ja Kainuuseen tulee sekä Terrafamelle että uudelle Sotkamo Silver -kaivokselle myöskin tätä tierahoitusta, niin että saadaan sinne asianmukaiseen ja turvalliseen kuntoon nämä tiet paikallisille asukkaille ja yritykselle ja työntekijöille.

Arvoisa puhemies! Sitten tästä talvitienhoidosta: Tuli todellakin asiallista ja aivan ymmärrettävää palautetta varsinkin viime talvena, jolloin tuli näitä erityisiä ongelmia esiin tienhoidon osalta. Myös ilmastonmuutos siihenkin vaikuttaa. Tein silloin myös itse kirjallisen kysymyksen hallitukselle koskien teiden talvikunnossapitoa, koska palautetta aiheesta tuli niin paljon kansalaisilta ja myös itse tieurakoitsijoilta myös Kainuusta ja tuolta pohjoisemmasta. Viime talvena liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner päättikin toimenpideohjelmasta talvitienhoidon tehostamiseksi. Lisärahoitusta talvitienhoitoon tuli heti 2 miljoonaa euroa vuoden alussa ja 15 miljoonaa euroa lisää täksi talveksi. Tämä näkyy myös budjetissa nyt sitten selvästi, että rahaa laitetaan tähän tästä talvesta eteenpäin. Myös talvitienhoidon kriteerit, hoitoluokitukset ja toimenpideaajat päivitettiin sekä tienhoidon urakkamallia kehitettiin vastaamaan alueiden muuttuvia tarpeita. Urakoitsijat pystyvät nyt paremmin lähtemään tienhoitoon silloin, kun on se tarve. Ei tarvitse enää odotella lupia ylempää, vaan tässä on otettu myös maalaisjärki käyttöön, ja tämän parantuneen tilanteen ja tämän uuden urakointimallin on tarkoitus näkyä tästä talvesta eteenpäin teillämme.

Arvoisa puhemies! Haluan kommentoida myös tätä pääväyläasetusta, josta on paljon ollut liikkeellä väärä huhu, ja aika paljon on joutunut oikaisemaan myös oppositioedustajien kirjoittelua alueellamme sen osalta, mitä tämä pääväyläasetus tarkoittaa. Tämä asetus koskee siis nimenomaan tienhoitoa ja näitä tienhoitoluokituksia, joista jo aikaisemmin on ely linjannut, ja nyt tämä tuotiin ensi kerran poliittisen päätöksenteon piiriin asetuksen kautta. Tämä on sekoitettu tien korjauksiin, investointeihin, joista päätetään aivan eri keinoin ja eri kohdassa. Tulevassa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa maakuntien ja valtion yhteistyöllä tullaan linjaamaan sitten näistä tien korjauksista, väyläverkostoin investoinnista ja sen kehittämisestä, ja näitä ei todellakaan pidä sekoittaa.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Ja nyt kun tätä tienhoitoa on sitten parannettu, niin on syytä korostaa sitä, että kaikkia maamme väyliä hoidetaan ja pitää hoitaa liikennemäärien ja keliolosuhteiden mukaan, myös niitten alueitten yritysalamän tarpeiden mukaan niiden teiden vaatimalla hoitotasolla. Näin tulee myös tapahtumaan. Hyvä tienhoito ei edellytä pääväylän hoitotasoa, jota ei ole esimerkiksi myöskään Kehä ykkösellä. Hoitoluokkia myös nostettiin tarvittavilla teillä jo viime keväänä. Tämä asetus varmistaa sen, että tienhoidon taso ei heikkene, ja sitä tarvittaessa edelleen nostetaan, esimerkiksi yritystoiminta lisää liikennettä alueella. Tämä on tärkeä huomio, ja toivon, että tätä väärää tietoa ei enää jaeta siltä osin, sillä tosiaan tien investoinnista tullaan päättämään eri kohdassa ja eri päätöksillä. — Kiitos.

**20.52 Antti Kaikkonen kesk:** Arvoisa puhemies! Hyvät kollegat! Oikein mukava nähdä, että myöskin edustaja Gustafsson on tullut tänne saliin. Hetken jo pelkäsin, etteikö pääoppositiionpuoluetta kiinnosta nämä liikennepolitiikan asiat, mutta onneksi edustaja Gustafsson vastaa 10—15:tä edustajaa hyvinkin. [Jukka Gustafsson: Kuuntelin kyllä työhuoneessani pitkään!] — Joo, kyllä uskon sen.

Mutta, arvoisa puhemies, asiaan. Tässä on käyty mielenkiintoista, polveilevaa ja hyvää keskustelua liikenneinfrahankkeista, ja niitähän on pöydällä melkoinen määrä. Tällä vaalikaudella on saatu katapultit liikkumaan ja teitä rakentumaan, korjaushankkeita, parannuksia enemmän kuin vuosikausiin ja korjausvelkaa viimeinkin lyhennettyä, mikä on erittäin merkittävä saavutus sen jälkeen, kun hyvin pitkään korjausvelka paheni, mutta näkyvä on se, minkä tiedämme, ja tämä asia pysyy ajankohtaisena varmasti myös tulevalla hallituskaudella.

Myöskin näitä rautatien isoja hankkeita on pöydällä useampia, varmasti perusteltuja, mutta tietysti on selvää, että kovin montaa isoa hanketta ei varmaan seuraavakaan hyvä hallitus saa liikkeelle, on siellä sitten kuinka hyvä kokoonpano tahansa. ”Rahhoo” ei käytännössä kuitenkaan ole. Täytyy hyvin tarkkaan punnita, mitä voitaisiin kenties laittaa liikkeelle. Sinänsä on esitetty hyviä perusteluja sekä Turun suuntaan että Tampereen suuntaan. Pidän myöskin tätä itäratahanketta hyvin perusteltuna ja tärkeänä. Muitakin hankkeita on eri puolella Suomea, ja on kyllä toivottavaa, että ainakin näissä joissakin päästään eteenpäin ja muissa sitten ehkä vähän myöhemmin. Tarkkoja kustannus—hyöty-laskelmia tässä tietysti täytyy tehdä ja sen jälkeen tehdä näitä päätöksiä.

Nämä Tallinnan tunnelihankkeet ovat mielenkiintoisia. Ne ovat kyllä hintalapultaan hyvin massiivisia, oikein erityisen massiivisia, ja siinä mielessä kyllä mielenkiinnolla seuraan, miten tämä liikemies Vesterbackan hanke etenee. Kyllähän se tietysti valtiontalouden kannalta kuulostaisi vähintäänkin tutkimisen arvoiselta, jos todella tunnelin voisi rakentaa pääsääntöisesti yksityisrahoitteisena, eikä se nyt ehkä ihan utopiaa ole. Mutta katsotaan, miten hanke etenee ja voisiko se olla vaihtoehto. Totta kai, jos se on mahdollista, niin sitten mielestäni sille voi näyttää vihreää valoa. Mutta se, löytyykö valtiolta yhtäkkiä 10—15 miljardia euroa siihen hankkeeseen, on jo paljon vaikeampi kysymys. Mutta selvitetään ja katsotaan, ja ratkaisuja tehdään sitten varmasti ensi hallituskaudella tässäkin kysymyksessä.

Arvoisa puhemies! Sitten on tämä muu liikenne. Viime viikolla tuli liikenneministeriöltä mielenkiintoinen raportti, jossa pyritään sähköistämään liikennettä. Se on varmasti hyvä tavoite, että henkilöautoliikennettä pyritään viemään ilmastoystävällisempään suuntaan, mutta kyllä siinä pitää pitää kansalaiset mukana, myös pieni- ja keskituloiset kansalaiset. Ja realiteetti nyt vain on se ainakin vielä tällä hetkellä, että ei ihmisillä pääsääntöisesti ole va-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

raa, suomeksi sanottuna ei ole varaa, ostaa sähköautoja. Ne ovat hyvin kalliita vielä tässä vaiheessa. Voi olla, ja toivottavasti, ne halventuvat lähivuosien aikana, ja silloin ne tulevat useamman kansalaisen ulottuville ja yleistyvät. Mutta tässä vaiheessa autoverotuksessa pitää edetä asteittain. Täytyy muistaa, että suomalaisen auton keskihinta on aika matala, jollen väärin muista, niin taitaa olla alle 4 000 euroa. Nyt en ole ihan varma tästä, mutta tämänmoisen numeron muista. [Lasse Hautala: 3 600!] — 3 600. No, kyllä se mittaluokka oli sitten oikea, kun edustaja Hautalakin näin todistaa. — Elikkä kun tämä on realiteetti, niin kyllähän siihen, että ihmisillä olisi varaa yli kymmenen kertaa enemmän maksaviin sähköautoihin, on vielä matkaa.

Paljon tolkumpi ja nopeampi tapa on tämä sekoitevelvollisuus. Siinä on otettu askelia ja otetaan edelleenkin askelia eteenpäin. Se on ympäristöystävällistä, parantaa Suomen omavaraisuutta, luo työpaikkoja. Siinä on monia hyviä puolia, ja sillä osaltaan vastaamme myös tähän ilmastohaasteeseen.

Päivän hyvä uutinen, allekirjoitan senkin, on tämä vinjettiasia. Keskustan eduskuntaryhmälle ollut hyvin tärkeä, että sitä pusketaan eteenpäin, että ulkomaalainen rekkaliikenne, raskas liikenne osallistuu meidän kotimaisen tieverkon ylläpitoon edes jonkinlaisella maksulla tulevaisuudessa.

Arvoisa puhemies! Jatkossa, ensi kaudella, liikenteen verotusta pitää edelleen uudistaa. Autokantaa pitää uudistaa. Siihen on ennen muuta kaksi syytä: ilmastosyyt ja toisaalta myöskin liikenneturvallisuus. Mitä uudempi autokanta, sen parempi se on sekä ilmastolle että liikenneturvallisuudelle. Eli niitä askeleita, mitä tällä vaalikaudella on otettu, pitää ensi kaudellakin jatkaa.

**20.57 Ari Torniainen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tänään on puhuttu paljon eri raidehankkeista, ja hyvä niin. On puhuttu Turun tunnin junasta, pääradasta, kuinka pitkälle se sitten olisikaan. On erittäin hyvä, että näitä on nostettu esille, mutta erittäin hyvä on myöskin se, että Itärata on nostettu keskustelussa esille ja se on nostettu samalle viivalle näiden kahden muun suuren ratahankkeen kanssa. Itärata tulee palvelemaan koko Kaakkois-, Itä- ja myöskin Pohjois-Suomea. Itse toivon, että se selvitys, mikä nyt on tekeillä, osoittaa myöskin sen tarpeellisuuden ja se otetaan tulevien vuosien ohjelmaan.

Haluan nostaa esille myöskin yhden ratahankkeen, joka on jo päätetty ja käytännössä työtkin aloitettu, nimittäin Karjala-radan kunnostuksen nimenomaan kaksoisraide-nimikkeellä Luumäki—Imatra-välillä. Siitä oikeastaan haluaisin sanoa sen, että toivoisin, että nämä ratahankkeetkin menisivät suunnitelmallisesti. Tällä hetkellä, kun puhutaan kaksoisraiteesta Luumäki—Imatra ja kun lähdetään täältä Helsingistä päin menemään, niin käytännössä se on tällä hetkellä suunnitelmissa Luumäki—Lappeenranta—Joutseno-välillä tavallinen yksiraiteinen rata ja sitten Joutsenosta Imatralla se vaihtuu kaksiraiteiseksi. Itse toivon, että saadaan toteutettua tämä ensimmäinen vaihe, mikä on näin suunniteltu, ja jatkossa nopeasti saadaan myös se kokonaisvaihe toteutettua elikkä se kakkosvaihe siitä ratahankkeesta, ja myöskin toivon, että se siellä Imatralla jatkuu aina sinne rajanylityspaikalle asti. Se on erittäin tärkeää, että tätä viedään eteenpäin.

Arvoisa rouva puhemies! Haluan nostaa esille hallituksen liikenneturvallisuuspaketin. Siinä on tämän tasoristeysohjelman jatkaminen, 10 miljoonaa euroa, erittäin tärkeä asia, ja tässä tulisi myöskin huomioida se, että kaupunkien ja kuntien alueella on niitä parannettavia tasoristeyksiä, että kunnat ottaisivat tämän huomioon. Samoin tässä liikenneturvallisuuspaketissa talvikunnossapito ja kelirikon hoito, 25 miljoonaa euroa, on erittäin tärkeä

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

asia. Viime talvi jo osoitti sen tarpeellisuuden ja samoin myöskin jo tänä talvena, tässä alkutalvesta on tapahtunut paljon onnettomuuksia, muun muassa valtatie 13:lla tuolla Savitaipaleella Mytönmäen kohdalla on jo neljä rekkaa ajautunut ojaan, ja toivon, [Puhemies koputtaa] että tämä Mytönmäen kohta saadaan myöskin korjaukseen.

**21.01 Simon Elo sin:** Arvoisa rouva puhemies! Jos tämä liikenne- ja viestintäministeriön ilmastoraportti on jossain onnistunut, niin sähköistämään tämän salin. Kyllä tämä herättää paljon tunteita sekä tässä salissa että kansalaisten keskuudessa.

Tässähän esitetään kiteytettynä, että autoilumaksuja korotettaisiin ja polttomoottoriautot kielletäisiin jopa hyvin nopealla aikataululla, sanotaanko aivan lähivuosina. Tämä on se perusasia, joka ihmisiä ihmetyttää ja hieman pelottaakin. Kysymyksen on siitä, niin kuin usein, kuka maksaa, kuka hyötyy. Tässä on jonkinlainen rahan uusjako ilmastonmuutokseen liittyvissä kysymyksissä joka tapauksessa käynnissä. Siinä pitää olla hyvin tarkka, koska jos mennään väärällä tavalla, niin maksaja on nykyinen haja-asutusalueella tai pienemmässä kaupungissa asuva, polttomoottoriautolla — bensiini- tai dieselkäyttöisellä — ajava suomalainen ja voittaja olisi siinä punavihreiden mallissa ainakin juurikin siellä kantakaupungissa Kallion ratikkakiskoilla kolisteleva, joka saisi ilmaisen joukkoliikenteen ja ei käyttäisi polttomoottoriautoa. ”Kielletään vain se, koska en minä sitä kuitenkaan käytä enkä tarvitse” ja niin edespäin. Eli pitää olla nyt hyvin tarkka siinä, kuka voittaa ja kuka häviää, kuka maksaa ja kuka hyötyy. Tässä juuri on se suuri vaara, että pienituloisen, joka siellä haja-asutusalueella asuu, on se häviö. Se todennäköisesti suurituloisempi kantakaupungissa asuja on sitten voittaja.

Sitten jos ajatellaan tätä sähköautoa: Sinänsä ihan hyvä tavoite, mutta jos ajatellaan sitä, mitä tässä raportissa esitetään, sähköautojen lisäämistä, niin Autoliitto esitti tässä viikolla laskelman, jonka mukaan — mihin edustaja Kaikkonen tässä viittasi — keskihinta autolla on tällä hetkellä 3 600 euroa. Ja jos ajatellaan, että veroton hinta uudella sähköautolla olisi 30 000, niin jos tästä hankintahinnasta valtio maksaisi vaikkapa puolet — kun monesti kuulee, että pitäisi maksaa enemmän tukea, niin sitten ihmiset ostavat — se tarkoittaisi, että autokannan sähköistäminen maksaisi 800 miljoonaa euroa joka vuosi kymmenen vuoden ajan. Kuinka realistinen ajatus tällainen on, kun pitäisi vielä latausinfraankin sitten ruveta panostamaan, mikä on sitten ehkä se helpompi osa tässä kysymyksessä?

Kun ajatellaan, että henkilöautoliikenteen päästöt ovat kaikista päästöistä 9 prosenttia, niin pitäisikö kuitenkin miettiä, että päästöjen osalta jokin muu kohde on tärkeämpi kuin nyt sitten henkilöautoliikenne, joka kuitenkin Suomen kaltaisessa maassa on hyvin oleellinen osa meidän jokapäiväistä elämäämme ja sujuvaa liikkumista ja tietysti myös meidän elinkeinoelämäämme.

Vielä lopuksi, arvoisa puhemies, ajatuksena se, että vuoden 90 jälkeen liikenteen päästöt ovat pysyneet suurin piirtein samalla tasolla, vaikka meidän talous on kasvanut, vaikka autojen määrä on kasvanut. Tämähän johtuu tietysti tekniikan kehitymisestä: pienemmät päästöt nykyisillä autoilla. Ei tässä kaikki ole huonosti todellakaan mennyt. Ja Suomi on myös niitä harvoja maita, joilla talous on viime vuosina kasvanut ja silti päästöt ovat pienentyneet. Siksi katson, että pitäisi miettiä jotain muuta kuin henkilöautoliikenne, [Puhemies koputtaa] jota lähdetään tarkastelemaan ilmastonmuutoksen näkökulmasta.

**21.04 Anne Kalmari kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Elo puhui ihan totuuden sanoja siitä, että ei todellakaan ole mitään järkeä siinä, että esimerkiksi dieselautot äkki-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

päätä kielletäisiin. Meidän tulee nähdä polttomoottoriautot erittäin tehokkaana päästöjen vähentämisenä, kun siirrymme biopolttoaineisiin. Joka sanoo, että se ei ole pitkässä juoksussa kestävä, niin esimerkiksi Nesteen biodieselistä yli 80 prosenttia tulee kierrätysmateriaalista, eli silläkin puolella on paljon vielä mahdollisuuksia. Samoin meillä biokaasuautoilu on aivan alkutekijöissään. Siinä voidaan aika nopeakin etenemistä tehdä muuttamalla autokantaa pienillä muutoksilla ja nyt konversiotuella biokaasuautoiksi. Minusta se on erittäin järkevää toimintaa, ja on hienoa, että erityisesti Keski-Suomi on lähtenyt tähän asiaan panostamaan ja kannustaa myös jakeluverkon tekemisiin erilaisin hankkein.

Oli huikea saavutus, että tämä hallitus linjasi miljardin korjausvelan poiston. Tämän saman teeman täytyy jatkua myös seuraavilla hallituksilla niin, että saamme tieverkkomme kuljettavaan kuntoon. Saavutettavuus on kaiken elinkeinoelämän ja asumisen edellytys. Samoin tämä edellytys on tietysti muussa saavutettavuudessa eli laajakaistassa. Harvaan asutun maaseudun parlamentaarinen työryhmä linjasi laajakaistahankkeessa yleispalveluvoltteen 20 megabitin sekunnissa vuoteen 2020, ja mielestäni tämä on tavoite, joka pitää kirkkaana pitää mielessä myös seuraavalla hallituskaudella.

Haluaisin vielä sanoa erityisesti Keski-Suomen osalta kiitokset tiehankkeista, joita sinne on tullut, sekä isommista Nelostie-hankkeista että nyt pienemmistä eduskunnan määrärahoista, mitä sinne lisäksi tuli. Sen sijaan en ole tyytyväinen siihen, että hallitus ei ole kantanut vastuutaan laajakaistasta Keski-Suomen valokuituhankkeen osalta. Valtio aikanaan houkutteli kunnat osallistumaan yhteiseen hankkeeseen, jolla laajakaista kaikille saadaan, ja nyt kun siihen kunnat ovat osallistuneet, valtio ei kanna vastuutaan.

**21.07 Hanna Halmeenpää vihr:** Arvoisa rouva puhemies! Liikenneinfrahankkeet ja tiestön kunnossapito ovat tärkeitä — tienrakennusmestarin tyttärenä ja kunnossapidossakin työskennelleenä tämän tiedän kyllä. Myös raideyhteyksien parantaminen ja nopeuttaminen ovat tarpeellisia ja tärkeitä tässä pitkien etäisyyksien ja myös vaihtelevien keliolosuhteiden maassa. Jo yksin liikenneturvallisuus edellyttää tiestön kunnossapidon resurssitarpeiden kattamista. Säästöt talvikunnossapidosta ovat hengenvaarallisia.

Liikkuminen on meille välttämätöntä, ja meidän päättäjien on myös välttämätöntä huolehtia siitä, että sujuva ja tulevaisuudessa yhä vähäpäästöisempi liikkuminen on kaikille suomalaisille mahdollista ja tulee mahdolliseksi. Tarvitaan vähäpäästöistä joukkoliikennettä, tarvitaan vähäpäästöistä henkilöautoliikennettä. Se edellyttää muun muassa kokonaan kattavaa biokaasulaitosten ja biokaasun jakeluasemien verkostoa. Biokaasulla ajamisenhan on muuten tätä nykyä kaikkein edullisin henkilöautoliikenteen muoto. Se edellyttää myös sähkölatauspisteverkon laajenemista, ja se edellyttää hintakehitystä vähäpäästöisissä automalleissa sellaiseksi, että se tulee kaikille suomalaisille mahdolliseksi, mitä se ei tätä nykyä ole.

Arvoisa rouva puhemies! Tuosta ilmastopolitiikasta, johon tässä paljon on viitattu: Viime vuoden keväällä joukko nimekkäitä tutkijoita julkaisi Science-lehdessä arvion siitä, mitä pitää tehdä globaalisti ilmastomuutoksen hillitsemiseksi. Sen jälkeen olemme saaneet selvän viestin — tai voisiko sanoa hälytysraportin — myös IPCC:n 1,5 asteen muodossa ja vielä toistamiseen ilmastoasiantuntijoiden ollessa koolla Puolan Katowicessa viime viikolla. Viestihän on, että kymmenen vuoden välein pitkälle tulevaisuuteen globaalit päästöt pitää puolittaa, jotta Pariisin sopimuksen ilmastotavoite voitaisiin saavuttaa. Tässä on siis toimittava ripeästi, emmekä me rikkaat länsimaiset kulutusyhteiskunnat, joissa hiilijalanjälki asukasta kohden on maailman huippua, todellakaan voi olla hidastelijoiden jou-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

kossa. Meidän vastuullamme on näyttää mallia, kehittää parhaat keinot ja teknologiat etunenässä ja viedä tätä osaamista muihinkin maihin — sehän on myös bisnestä. Tästä näkökulmasta on erittäin hyvä asia, että hallitus on tukenut sitä, että EU:ssakin tiukennetaan päästötavoitteita, myös liikenteen päästövähennystavoitteita. Tässä pitää nyt olla pää kylmänä ja pysyä linjassa, vaikka kehuja ei tässäkään salissa kaikilta suunnilta sada, kun päästövähennystoimia kiristetään.

Arvoisa puhemies! Maailmassa on hyvin vähän sellaisia maita, joiden kansalliset päästötavoitteet ovat linjassa Pariisin sopimuksen tavoitteiden kanssa. Olemme tottuneet pitämään Euroopan unionia globaalina priimuksena, mutta myöskään EU:n tähän mennessä hyväksymät päästövähennystavoitteet, joissa Suomi on mukana, eivät vastaa Pariisin ilmastopimuksen tavoitetta, vaan on arvioitu, että niillä päädytään ilmastomuutoksen hillinnässä noin 3 lämpenemisasteen paikkeille — se on siis puolet liikaa. Se on lämpenemiskehityksessä niin paljon liikaa, että se tarkoittaisi erittäin laajoja ja erittäin tuhoisia muutoksia satojen miljoonien ihmisten elämässä, eniten tietysti juuri köyhissä maissa, mutta ilmastohan lämpenisi eniten juuri pohjoisissa ja arktisen alueen maissa. Vastuullisena maana Suomi ei voi sellaista skenaariota hyväksyä. Niskan päälle päästessään ilmastomuutos on vastuksena niin massiivinen, niin ylivoimainen, että hallitusta on ilmastotyössä kannustettava nyt yhä parempiin ja nopeampiin suorituksiin, myös seuraavia hallituksia.

Arvoisa puhemies! Meidän aikamme ongelma ilmeisesti on, että liian moni vielä tuntuu ajattelevan, ettei kulutustottumuksia, liikennetottumuksia ja koko tuntemaamme yhteiskuntaa tarvitsisi muuttaa. Näin ei ole. Tämä pallo ei kestä sellaista jatkuvan kasvun ideologiaa, jossa harvojen hyödyt ajavat aina yhteisen edun edelle. Liikennepolitiikan olennainen osa liittyy päästövähennyksiin. Ne ovat osa, eivät suinkaan aivan merkittävin osa mutta tärkeä osa, päästövähennyksiämme, ja tässä tarvitaan kaikki osat. [Puhemies koputtaa] Nyt on vain hyvä tunnustaa [Puhemies koputtaa] ei vain talouden realiteetit vaan myös tämän planeetan realiteetti.

**21.12 Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Haluan tähän heti alkuun korjata omaa puheenvuoroani, jonka hetki sitten pidin. Siteerasin siinä valtiovarainministeriön tiedotetta, ja siinä luki, että vero kompensoitaisiin ajoneuvoveroa alentamalla. Tietääkseni ajoneuvoveroa ei olla alentamassa, vaan kysymys on käyttövoimaveron alentamisesta tai jostakin muusta toimenpiteestä, mutta kuitenkin vinjetmaksun kompensointi ei tapahdu ajoneuvoveroa alentamalla. Haluan sen tähän korjata, jotta tulee oikein pöytäkirjoihin merkityksi.

Täällä on puhuttu myös raideliikenteestä, ja haluan muistuttaa — täällä nostettiin esiin TEN-T-verkosto — että ensimmäinen suomalainen TEN-T-verkostohanke on todellakin jo hankkeena etenemässä. Se on Kouvolan logistiikkakeskukseen tuleva TEN-T-hanke, ja toivon, että valtiovalta suhtautuu siihen myönteisesti. Siitä on EU:lle muutama hakemus jo tehty, ja jälleen on yksi hakemus menossa. Vielä sitä rahaa ei ole sieltä myönnetty, ja täällä edustaja Pirttilahti käytti ansiokkaan puheenvuoron, että 20 prosenttia olisi mahdollisuus saada sitä EU-rahoitusta. Toivon, että tähän Kouvolan logistiikkakeskukseen rahaa saada. Siinä on kysymys konttijunaliikenteestä, joka on nyt noin vuoden verran toiminut Kouvolan ja Kiinan välillä. Kerran viikossa keskimäärin tavoitteena on junan lähteä, ja se on jotakuinkin tavoiteaikataulussaan edennyt. Siellä viedään tällä hetkellä erilaisia metallijalosteita ja massaa ja muita tuotteita. Siinä pitäisi päästä tietenkin siihen, että vähän korkeamman jalostusasteen tuotteita saataisiin junaan. Mutta yhteys, raideyhteys, Suomen

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

ja Kiinan välillä on jo, ja tämä logistiikkakeskus on syntymässä Kouvolaan Tehontien alueelle. Siinä on kysymys isosta raidehankkeesta, ja siinä tämä TEN-T-verkko olisi tärkeä päänavaus.

Vielä tähän ilmastonmuutostavoitteeseen. Täällä on puhuttu paljon erilaisista uudistuksista, millä siihen päästäisiin, mutta jos lähtökohtaisesti voisimme jokainen katsoa peiliin ja vähentää omaa kulutusta elämässämme 5 prosentilla, niin uskoisin, että tämä pallo olisi pelastettu. Meidän ei tarvitsisi pohtia mitään eri liikennemuotoja eikä energialähteitä, vaan jos kaikesta elämän kulutuksesta otettaisiin miinus 5 prosenttia, niin eiköhän tämä maailma pelastuisi jo silläkin.

**21.15 Sofia Vikman kok:** Arvoisa rouva puhemies! Täällä salissa on puhuttu paljon hallituksen liikenneturvallisuutta parantaneista panostuksista. Hyvä niin, liikenneturvallisuus on tärkeä asia. Hyvä jatke näille liikenneturvallisuuspanostuksille on myös se, että viimein nopeusrajoitettujen henkilöautojen myötä pystymme korvaamaan mopoautot liikenteessä. Helpotamme nuorten liikkumista ja parannamme näin liikenneturvallisuutta. Mopoauton korvaaminen on tulossa mahdolliseksi 1.11. ensi vuonna, ja se on sikälikin hyvä liikenneturvallisuushanke, että se ei ole edes suoraan mikään massiivinen panostus suoraan valtion budjetista mutta sopii erinomaisesti tämän budjetin jatkumoon siinä, että liikenneturvallisuutta halutaan parantaa.

**21.16 Toimi Kankaanniemi ps:** Arvoisa rouva puhemies! Eilen illalla myöhään täällä käytiin ilmastopoliittista keskustelua, ja siinä yhteydessä aika kiivaastikin vaihdoin ajatuksia. Nyt on ilo todeta, että täällä kokoomuksen eduskuntaryhmän varapuheenjohtaja Kopra ja ryhmäpuheenjohtajat Kaikkonen ja Elo olivat tulleet perussuomalaisen ilmastopoliittiselle linjalle liikennepoliitiikan osalta eli tyrmäävät dieselautojen kiellon, jota tämä työryhmä esitti. Sehän ei todellakaan ole hallituksen esitys vielä, mutta jos vihreät ja tuo vasen puoli tulevat hallitukseen keväällä, niin varmasti hyvin pian on realismia. Se on hyvä kuulla, että ainakin nämä kolme puoluetta täällä ovat sen tyrmäämässä — niin minäkin meidän puolestamme, ja sehän on ollut jo pitkään selvä.

Paniikissa ei näitä ratkaisuja pidä tehdä, vaikka ilmastonmuutos on tosiasia. Jokainen toimenpide pitää harkita: onko se järkevä, onko se kannattava ja, niin kuin eilen illalla pohdimme, kuka sen maksaa. Ja tämä malli, mikä nyt tässä näissä on ollut esillä, menee maaseudun pienituloisten ihmisten maksettavaksi aivan kohtuuttomasti ja monien pienten yrittäjien myös, ja sitä emme voi missään tapauksessa hyväksyä. Eli realismia tähän keskusteluun, ja hyvä näin, että sitä on nyt löytynyt näin arvovaltaiselta joukolta.

Arvoisa puhemies! Vinjetin osalta totean, että erinomaista, että se on nyt saanut esityksen, ja ilmeisesti tämä korvausmallikin suomalaisille kuljetusliikkeitä on se, mikä on järkevä.

Arvoisa puhemies! Sitten minulla on ehdotus. Tutkin eilen tätä elinkeinotukiasiaa, mistä kävimme keskustelua, ja löysin tiedot, että niin kokoomus, keskusta kuin sosiaalidemokraatit viime eduskuntavaalien alla lupasivat noin 300 miljoonan elinkeinotukien vuotuisen leikkauksen. Kaikki lupasivat vaaleissa. No, tiedämme, mikä on tilanne. Tämä työryhmä oli koolla varapuhemies Pekkarisen johdolla, ja tulos oli nolla, kun mukana olivat etujärjestöt myös söhräämässä, etujaan valvomassa. Nyt ehdotan, että otetaan ensi kaudella tämä 300 miljoonaa elinkeinotuista ja käytetään vastaava summa liikenneväylien korjausvelan lyhentämiseen ja painotetaan elinkeinopoliittikkaa näissä kohteissa. Elinkeinoelämä,

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

työllisyys ja kaikki hyödynne, jos näin teemme. Kelpaako tämä esitys kokoomukselle, sosiaalidemokraateille, keskustalle? Minä uskon, että meille kelpaa. Kyllä se 300 miljoonaa voidaan löytää sellaisista kohteista, jotka ovat vahingollisia tai ainakin tehottomia, [Puhemies: Aika!] jopa kilpailua vääristäviä.

**21.19 Arto Pirttilahti kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tuosta ajoneuvojen käyttövoimasta vielä: Todellakin hallituksellakin oli aika haasteellinen esitys, että meillä olisi 250 000 sähköautoa vuonna 2030, ja sekin aika on hyvin nopeasti, mutta tämä uusi esitys, että meidän täytyisi 60 000 autoa vuodessa uudistaa, on kyllä aika kaukana. Mutta todellakin jollain aikajänteellä liikenne sähköistyy ja digitalisoituu, ei siitä sen enempää.

Itse näen tämän jakeluvaihtoehdon kautta, ja se, että haetaan biopolttoaineita, biokomponentteja polttoaineisiin, on erinomainen asia. Ja tuolla edustaja Torniaisen kotipaikkakunnalla Lappeenrannassa on hyvää tutkimusta muun muassa synteettisten polttoaineiden kehittämisestä. Meillä on hydrolyysi, meillä on vetymahdollisuus, eli meidän ei tulisi rajoittaa ainakaan lainsäädännöllä näiden uusien polttoainemahdollisuuksien tutkimusta, selvitystä eikä myöskään niitä investointeja, joita tällä hetkellä siihen ollaan tekemässä. Esimerkiksi tämä biokaasupuoli on merkittävän mittava, ja itse näen, että raskaan liikenteen osalta biokaasu tai bio-LNG tulee olemaan yksi tuote. Esimerkkinä: meillä on Pirkanmaan Jätehuolto tehnyt päätöksen, että heidän kaikki kuorma-autonsa kahden vuoden päästä käyvät biokaasulla. Näkisin, että julkisen liikenteen ja näitten osalta se olisi hyvin järkevä polttoainemuoto.

Sitten pari sanaa taksiasiasta: Se ei tässä salissa ehkä niin keskusteluttanut, mutta kylläkin toreilla ja turuilla ja varsinkin, kun taksiin istuu. Se nyt ei mennyt ihan niin kuin Strömsössä moneltakaan osin, mutta ainakin taksiyrittäjät itse sanovat, että itse uudistus ainakin oli monellakin paikkakunnalla ihan kohdallaan. Mutta kun siihen kytkettiin tämä Kelan kilpailutus, joka meni osaltaan kanssa vähän pieleen, ja sitten kun otetaan tämä aluetaksien toiminta, niin siinä tulivat hyvinkin vastakkain ainakin maakuntakeskusten taksit ja haja-asutusalueitten taksit. Taksikisa oli ihan selkeä. Ainakin siellä keskussairaalan piha-alueella näki tätä kisailua sitten asiasta. Ehkä nämäkin tulehtuneet välit hiljaksen paranevat. Ja aika lailla osoittaisi sinne maakuntiin sen, että niiden pitäisi itse aluetaksien toimintaa kehittää ja viedä eteenpäin. Yhtenä sopankeittäjänä on myös Kilpailu- ja kuluttajavirasto. Eli kun puhutaan, että maaseudulta ei saa yöaikaan taksia, niin ei ole laillista, nähdään, että se on kartelli, jos sinne taksin seinään laitetaan jonkinlainen jonotus- tai vuorolista siitä, kuka vuorotellen olisi siellä yövuorossa. Tätä ei saa tehdä, se on kilpailun vääristämistä. Eli on monennäköisiä kummallisuuksia tullut tämän kilpailutuksen avaamiseen. Toivottavasti tähän löytyy oikeat linjaukset. Eivät nämä kaikki Anne Bernerin syytä missään tapauksessa ole. Tässä on kyllä ihan omaa keitosta tuolla maakunnissakin.

**21.23 Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Pirttilahti nosti esille tärkeän asian, taksien toimivuuden koko maassa. On tärkeää, että ne saadaan toimimaan, on kyse sitten ihan tavallisesta maaseudun taksiliikenteestä tai sitten Kela-takseista tai vammaispalvelulain alaisista taksikuljetuksista. Nyt kun ne kaikki tulivat tähän samaan kokonaisuuteen, niin näyttää siltä, että se kokonaisuus ei vain toimi. Ja on uskomatonta, jos tämä todella pitää paikkansa, että esimerkiksi tämäntyyppinen rajoite kilpailulle on olemassa, että taksit eivät voisi tehdä omia vuoroja, miten he päivystävät ja takaavat näin liikennöinnin tuolla maaseudulla. Se pitää kyllä korjata, jos tästä on kyse. Samanlainen on



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

kuulemma se, että takseja, vaikka ne kulkisivat Lähitaksin nimellä, ei voi kuitenkaan velvoittaa ajamaan samalla hinnalla, jos auto otetaan tolpalta, ja on tämäkin tietysti täysin kohtuutonta.

Aika tärkeänä painopisteenä on ollut nyt liikenneturvallisuus. Täällä on puhuttu tasoristeyksistä. Meillä on edelleen siinä paljon tehtävää. Ensi vuonna saadaan parannuksia, mutta tällä tahdilla vie liian kauan ennen kuin nämä vaaralliset tasoristeykset on kaikki saatu korjattua.

Ensi vuonna tehdään myös pyöräteitä. Ne ovat itse asiassa jopa parhaimpia lähiliikunta-paikkoja silloin, kun ne ovat hyviä ja yhdistävät esimerkiksi kouluja, päiväkoteja ja vaikkapa työpaikkoja. Silloin pyörätiet ovat erittäinkin arvokkaita tuolla maaseudulla, kuten myös kaupungeissa.

Liikenneturvallisuuteen erittäin iso ratkaisu tältä hallitukselta oli myös mopoautojen rinnalle tuotavat kevytautot tai nuorisautot, jotka todennäköisesti tulevat hyvinkin nopeasti korvaamaan mopoautot, sillä oikean auton, jonka nopeus rajoitetaan, hinta on kutakuinkin saman verran kuin nykyisen mopoauton, ja tässä oikeassa autossa on kuitenkin vakiovarusteina tänä päivänä useampi airbag, lukkiutumattomat jarrut, luistonestot ja niin poispäin, tulevaisuudessa myös kaistavahdit näissä pienemmissä autoissa ja niin poispäin. Pidän myös erittäin myönteisenä sitä, että eduskunta paransi liikenneturvallisuutta myös korottamalla maksiminopeuden 60:een. Se poistaa liikenteestä ohituksia merkittävästi. Se poistaa myös sen, että jo nyt sallituilla mönkijöillä ei toinen samanikäinen ohita sitten tällaista, vaan niillä on sama maksiminopeus siellä, ja toisaalta risteyksistä päästään nopeammin siihen liikenteen virtaan mukaan. Ja toisaalta, kun vielä totean sen, että taajamissa ja kaupungeissa on joka tapauksessa maksiminopeus, 40 kilometriä tunnissa tai monissa paikoissa jopa 30 kilometriä tunnissa, niin silloin tämä maksiminopeus ei tietysti sielläkään vaikuta. [Puhemies koputtaa] Tämä on erittäin tervetullutta. Ihmettelen, että kevytautoja nuorille eduskunnassa vastustivat vihreät [Puhemies: Aika!] ja vastustusta tuli myös sosiaalidemokraattien riveistä.

**21.26 Jukka Gustafsson sd:** Arvoisa puhemies! Kuuntelin keskustelua pitkään työhuoneestani ja ajattelin, että haluan tulla ihan tänne päänäyttämölle. Ihan aluksi haluan kiittää kollegoja. Minulla on tässä oikein nimet: edustajat Kaikkonen, Pirttilahti, Vikman, Elo, voisi olla muitakin nimiä, Kankaanniemi osin. [Toimi Kankaanniemi: Osin joo!] — Kyllä me loppujen lopuksi näistä peruslinjauksista olemme varsin paljon samaa mieltä. Ja kun jotkut nyt ovat kantaneet huolta sosiaalidemokraattien linjasta, niin kyllähän tämmöisissä isoissa historiallisissakin kysymyksissä on aina pyritty hakemaan se kultainen keskitie, että päästään näitten päästöjen vähennyksissä riittävälle tasolle ja huomioidaan pieni- ja keskituloisten ihmisten [Simon Elo: Oikein!] tilanne niin pääkaupunkiseudulla kuin sitten koko maassa. Ja erityisesti ajattelen silloin tietysti Itä-Suomen, pohjoisen Suomen ihmisiä, joille tietysti auto on enemmän välttämättömyys kuin konsanaan sitten Tampereella tai Helsingissä. Mutta pakkohan tässä on ottaa rohkeita askeleita, jotta sitten lapseni ja lapsenlapseni pääsevät uimaan puhtaaseen Näsijärveen ja Pyhäjärveen silloin, kun meitä ei enää ole.

Pidän itseäni nyt liikennepolitiikassa erityisesti tämmöisenä kokemusasiantuntijana, kun olen nyt 30 vuotta kulkenut edustajan roolissa niin Itä-Suomessa, Helsinki—Turku-väliä kuin tietysti Tampere—Helsinki-väliä lähes päivittäin. Kun minähän kuljen sitä väliä tosi aktiivisesti, niin täytyy tietysti objektiivisuuden nimessä sitten kuitenkin sanoa se, että

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

en halua asettaa näitä kolmea isoa hanketta vastakkain. Minulla ei ole riittävää tuntemusta Itä-Suomen kohdalta, sitten Helsinki—Turku, mutta niin paljon olen nyt kuitenkin saanut informaatiota, että kyllähän tämä Helsinki—Tampere—Seinäjoki—Oulu—Rovaniemi, kun se tavoittaa melkein 5 miljoonaa ihmistä, on eri suuruusluokassa kuin nämä muut. Mutta niin kuin sanottu, jos rahoitusjärjestelmät saadaan kuntoon ja näin, niin mikä ettei. Mutta jos ja kun pitää priorisoida, niin kyllä yhteys Helsingistä Rovaniemelle kuitenkin sitten palvelee isänmaata, liikennettä, teollisuutta, yritystoimintaa ja niin edelleen [Puhemies koputtaa] ihan toisessa potenssissa kuin nämä muut. [Puhemies: Aika!] — Joko aika meni? [Puhemies: Kyllä meni!] — Niin, aika on sellaista.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** 3 minuuttia täyttyi, näin se menee.

**21.29 Jani Mäkelä ps:** Arvoisa herra puhemies! Nyt kun taksiuudistuksen yllättäviksi koetuista haattavaikutuksista käytiin puhumaan, niin itse ainakin voin sanoa, ettei niissä kyllä ollut yhtään mitään yllättävää. Tämä taksiuudistus oli oman hallitusaikani ehkä kaikkein ikävin yksittäinen lakikokonaisuus, koska sitä tehdessä tiesi varmasti tekevänsä huonoa lainsäädäntöä ja sen puolesta äänesti pelkästään sen vuoksi, kun oli hallituksessa. Itse suoraan sanottuna hieman häpeän tätä menneisyyden episodina, mutta tulevaisuudessahan sitten nähdään, mikä kansan mielipide tästä taksiuudistuksesta on, ja arvelen, että keskustapuolue varsinkin tulee sen nahoissaan tuntemaan.

Haluan vielä tähän keskustelun loppuun hieman puolustaa suomalaista autoilijaa. Nämä keskustelut polttomootoriautojen kieltämisestä ja rajuista hinnankorotuksista ovat olleet omiaan suututtamaan ja pelottamaan ihmisiä, jotka tarvitsevat autoa jokapäiväisessä elämässään. Nämä liikenneministeriön virkamiesten esitykset ovat hyvin raflaavia, ja mielestäni on vastuutonta tuoda tuollaisia esille ja aiheuttaa suorastaan markkinahäiriöitä ja levottomuutta.

Autoilu on jo nyt valtion lypsylehmä. Autoilusta kerätään yli 8 miljardia veroa, välillisesti enemmänkin, ja vain noin 2 miljardia siitä palautuu teiden ylläpitoon. Autoilu on itse asiassa näin ollen merkittävä hyvinvoinnin tuottaja, sillä jos noita noin 6:tä miljardia ei olisi valtion kassassa, niin mistä ne 6 miljardia sitten leikattaisiin? Nyt jos tämän verotuksen ja veropohjan suhteen tehdään äkkiliikkeitä, hätiköidään tai luodaan markkinahäiriöitä tällaisilla harkitsemattomilla lausunnoilla, seuraukset voivat olla taloudelle hyvinkin vakavia.

Erityisen pahana pidän tätä ideologista tarvetta tuoda sähköautoja väkisin Suomeen. Ne autot ovat kalliita, ja edullisemmat sähköautot, joita ihmiset ehkä voisivat ostaa, eivät sovellu Suomen etäisyyksille ja olosuhteisiin. Kokonaisuudessaan sähköauto elinkaarensa aikana tuottaa päästöjä varsin verrattavasti mihin tahansa muuhun autoon eikä ole sitä kautta ympäristölle ystävällisempi, koska jollakinhan se sähkö pitää tuottaa.

Sitten: Millä kerätään autoverot, jos autovero poistetaan sähköautojen osalta tai kokonaan, ja kun sähköautoon ei kerran tankata polttoainetta, niin millä sitten korvataan korkean tuoton polttoainevero, kun sitä polttoainetta sinne ei mene? Paljon on kysymyksiä vailla vastauksia. Epäilisinpä, että liikenneministeriön virkamiesten pöytälaatikosta löytyy taas seuraavalle kaudelle satelliittiseurantasuunnitelmat autoilijoiden seuraamiseksi ja rahastamiseksi.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Varapuhemies Pekkarinen.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

21.32 **Mauri Pekkarinen kesk:** Arvoisa puhemies! Kun edustaja Kankaanniemi ainakin kaksi, kenties kolme kertaa nimeni mainiten muistuttaa yritystukityöryhmästä ja antaa ymmärtää, että perussuomalaiset tuossa yritystukityöryhmässä olisivat löytäneet paljon sellaista, mikä voitaisiin ottaa pois, sellaisia yritystukia, joita pitäisi karsia, niin vaikka en periaatteessa toisten kannanottoja tuosta työryhmästä juuri ulos kertoisi, niin nyt minun on ihan pakko se kyllä kertoa.

Perussuomalaiset eivät esittäneet tuossa työryhmässä ensimmäistäkään sellaista tukea, yritystukea, joka perussuomalaisten mielestä pitäisi vähentää. Lisäyksiä kylläkin tuli. Kun esitin ensimmäisen vaihtoehtoni karsinnaksi, joka oli noin 150 miljoonaa, työmies Putkonen haukkui minut julkisuudessa, että kun tällaisia leikkauksia nyt tehdään näihin ja näihin elinkeinotukiin ja niin poispäin. Ei tullut tukea silloin eikä myöskään siinä kakkosvaihtoehdossa, jossa leikkaukset yritystukiin olisivat olleet huomattavasti pienempiä. En jatka tätä keskustelua, mutta tämän verran nyt kuitenkin pitäisi totuudessa pysyä. Siitähän tässä pohjimmiltaan on kysymys.

Toinen asia, mikä täällä tulee saman poliittisen ryhmän, perussuomalaisten, toimesta kerta toisensa jälkeen esille, perustuu siihen ajatukseen tai sen mielikuvan rakentamiseen, että ne, jotka ovat sitä mieltä, että Suomen pitää kantaa oma vastuu maailmanlaajuisesta ilmastokysymyksestä, ikään kuin automaattisesti olisivat kaikki sitä samaa mieltä kuin liikenne- ja viestintäministeriön työryhmä autoilun verottamisesta olisi. Emme me ole ainaakaan sitä mieltä, mitä tuo työryhmä on sanonut. Esimerkiksi eilen illalla kerroin, että en ehdottomasti kannata, niin kuin edustaja Kankaanniemi muistaa, tuon tapaisia esityksiä.

Meillä on kaikki mahdollisuudet Suomessa, aivan erinomaiset mahdollisuudet, vastata ilmastohaasteeseen tavalla, joka tuntuu ja näkyy. Se on hyvä asia monessa mielessä meidän kannaltamme. Ja myös nimenomaan autoilun osalta, niin kauan kuin sähköauto ei ole todellinen vaihtoehto, me voimme jatkaa tietä, jonka aikaisemmin aloitin, kun lakisäätöisesti määriteltiin, että sekoitusvelvoite otetaan käyttöön ja vähitellen lisätään uusiutuvaa komponenttia polttoaineen joukkoon.

Ja niin kuin edustaja Kalmari hyvin vähän aikaa sitten kertoi täällä, nyt eivät ole vain nämä erilaiset biojätteet ja puupohjaiset raaka-aineet, vaan myös muovijäte on syntymässä entistä merkittävämmäksi raaka-aineeksi liikenteen biopolttoaineiden rakentamiseen. Meillä on myös liikenteessä mahdollisuus edetä pitkin ja nopein askelin, nopeamminkin kuin mitä hallitus nyt esittää. Tähän astihan muuten hallitus ei ole vielä, ei edellinen hallitus eikä tämä hallitus, voimaan saakka saattanut oikeastaan ensimmäistäkään sellaista asiaa, joka merkitsee uusiutuvien lisäämistä, mutta nyt hallitus on saanut toimia eduskuntaan ja osa niistä toimista on jo täällä hyväksyttykin.

Arvoisa puhemies! Täällä on erinomaisen tärkeään asiaan kiinnitetty useissa puheenvuoroissa huomiota, kun on puhuttu näistä laajakaistahankkeista. Ja nyt, arvoisa puhemies, minun täytyy kyllä surullisin mielin sanoa, että hallitus ei ole vastannut huutoihinsa. 2008 säädettiin lailla laajakaistaa kaikille. Lähtökohta oli se, että kaupalliset toimijat rakentavat keskuksiin, niiden piti rakentaa, ja että kannattamattomille alueille valtio ja EU tukevat ja kunnat myös omalta osaltaan ovat näitä rahoittamassa. Eri puolilla Suomea, myös Keski-Suomessa, näin tapahtui, mutta eivät nämä kaupalliset toimijat tulleet sinne kilpailutukseen mukaan, eivät tulleet. Kuuskaista, pieni nakkikioski, tuli mukaan, joutui vaikeuksiin. Sen jälkeen kunnat siellä perustivat yhteisen yhtiön, joka toteutti näitä kunta-kohtaisia hankkeita, mutta sille oli kertynyt niin paljon lastia, että sitten kun tuli se vaihe vastaan, jolloin liikenne- ja viestintäministeriön piti maksaa se valtion tuki ja EU:n tuki,

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

niin siellä TEMiä kuunnellen katsottiin, että ei tätä voi maksaa, että tulee liikaa valtion tukea. Niin kuin Pylkönmäen taikka Multian tai Kivijärven kylille, haja-asutuskylille, koskaan joku yksityinen yrittäjä tulisi kilpailemaan sen sinne rakenteilla olevan laajakaista-hankkeen kanssa.

Arvoisa puhemies! Minä joudun moittimaan omaa hallitustani ja omia ministereitani, mutta minun pitää se tehdä. Minun pitää se tehdä. [Kari Kulmala: Anna tulla vaan!] He eivät rohjenneet tehdä sitä, mitä heidän piti tehdä, elikkä lähtivät menemään EU:n selän taakse, ikään kuin EU kilpailusäädöksiin, valtiontukisäädöksiin nojaten jollakin tavalla voisi estää tämän rahan maksatuksen. Vielä kertaalleen: sitä rahaa on varattu näihin tarkoituksiin, mutta sitä ei makseta, kun nyt on tehty tulkinta, että se on ylimääräistä, laitonta valtion tukea, ja nyt nämä kunnat ovat vaarassa joutua maksamaan miljoonia ja miljoonia niitä kustannuksia, niitä tappioita, mitä tästä hankkeesta syntyy. [Jukka Gustafsson: Hyvä! Pekkarinen takaisin riviedustajaksi!]

**21.37 Anne Kalmari kesk:** Arvoisa puhemies! Allekirjoitan kaikki, mitä edustaja Pekkarinen tuossa totesi. Itse hyvin lyhyesti vain tähän asiaan puutuin.

Vielä haluaisin nostaa tämän sähköautoilun autuuden. Siis sähköautot ovat varmasti tulevaisuutta, mutta täytyy muistaa, että lyhyen aikavälin ilmastopoliittisten ratkaisujen tekijäksi niistä ei ole. Ensinnäkään ne eivät voi levitä niin nopeasti, että niillä ratkaisuja saataisiin aikaiseksi. Toiseksi, pitää ajaa 100 000 kilometriä, ennen kuin sähköauto muuttuu päästölähteestä positiiviselle puolelle. Ja kolmanneksi, on erittäin merkityksellistä, millä se sähkö on tuotettu. Esimerkiksi Helsingin Energia tuottaa 10 prosenttia maan sähköstä, mutta 42 prosenttia Suomen sähköntuotannon päästöistä. Mitä hyötyä siitä on, jos siirrymme kivihiihellä tuotettuun sähköön sen sijaan, että käyttäisimme vaikkapa uusiutuvaa polttoainetta, joka ei nykypäivänä onneksi juurikaan kalliimpaa ole? Ja on oikeastaan aika koomista, että kotitalouksissa juuri sähköön käytöstä on pyritty siirtymään muihin energiamuotoihin, ja nyt sitten tämä sähkö tässä olisikin jotenkin autuaaksi tekevä. Se on hyvä asia, jos sähkö on tuotettu uusiutuvilla, mutta ei muussa tapauksessa.

Vielä unohdin tuossa ensimmäisessä puheenvuorossani kehua hallitusta siitä, että tämä hallitus on muistanut perustienpidon ohella myös yksityistiet. Jos mietitään sitä lähtökohtaa, mistä tämä hallitus lähti: yksityisteihin ei ollut oikeastaan kuin miljoonan verran rahaa. Pääluokka sentään oli olemassa. Siitä lähdettiin tasaisesti nostamaan, ja nyt meillä on 17 miljoonaa per vuosi tarjolla yksityisteiden kunnossapitoon. Toki täytyy muistaa, että suunnilleen sama summa sieltä yksityisteistä maksetaan arvonlisäveroina yhteiskunnalle, eli käytännössä tukea ei tälläkään hetkellä oikeastaan sinne ole, mutta edellisellä kaudella ei saatu minkäänlaista apua valtiolta ja vielä kaiken hyvän päälle verot maksettiin.

Tämä on asia, josta täytyy huolehtia myös seuraavalla hallituskaudella. Esimerkiksi kaikki puuliikenne lähtee sieltä metsäautoteitten ja yksityisteitten varsilta, ja jos puu ei liiku, tämä Suomi ei pysy pystyssä.

**21.40 Johanna Karimäki vihr:** Arvoisa puhemies! Edustaja, varapuhemies Pekkarinen käytti tärkeän puheenvuoron. Oli kiinnostavaa kuulla kertaus tästä Laajakaista kaikille -hankkeesta. Muistan itsekin, kun tämä vuonna 2008 käynnistyi, ja siitä asti on pidetty huolta hankkeen tärkeydestä ja oltu harmissaan sen hitaasta etenemisestä. Ruotsissa on onnistuttu huomattavasti paremmin kuin Suomessa edistämään laajakaista-asioita. Sieltä voisimme ottaa mallia ja oppia. Laajakaista kaikille on kaikesta huolimatta tärkeä hanke. Mo-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

net elinkeinot ovat riippuvaisia tietotekniikasta, ja se myös mahdollistaa etätyötä, mikä on ekologista. Edustaja Pekkarinen kertoi niiden kuntien tilanteesta ja ahdingosta, jotka ovat lähteneet tätä laajakaistahanketta toteuttamaan. On tosi tärkeää, että selvitetään tämä kuntien kannalta tukala tilanne ja se, millä tavalla siinä voisi valtio auttaa ja edistää asiaa.

Tuosta valtiovarainvaliokunnan mietinnöstä: Kiinnitin huomiota siihen, että Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitus on mahdollisesti riittämätön. Tämä on seikka, johon täytyy ehdottomasti panostaa tulevalla kaudella.

Edustaja Kalmari pohdiskeli sähköautoja, ja itse asiassa olen itsekin miettinyt sitä, että me tarvitsemme selvityksen siitä, missä määrin sähköautoja kannattaa edistää. Toki sähköautot ovat energiatehokkaita. Norjassa niitä on onnistuttu edistämään niin, että hyvin moni auto on siellä juuri sähköauto. Mutta näen myös huolia siinä, mitä kaikkia kaivannaisia käytetään akkuteknologiassa ja akkukemikaaleja. Ja toki on niin, että sähköön on oltava siten uusiutuvaa sähköä, että sähköauto olisi riittävän ekologinen. Mutta yhtä kaikki, kyllä näen, että sähköautot ovat yksi osa autoilun ekologisuutta ja sitä asiaa sopii myös edistää, niin kuin hallitus onkin tehnyt, ja vihreätkin tätä kannattavat. Mutta itse haluan puhua lämpimästi myös siitä, että meidän täytyy saada enempi tukea biokaasuautoilulle ja biokaasun tuotannolle ylipäänsä. Tässä meillä on valtavasti potentiaalia, ja se myös parantaisi maaseudun elinkeinomahdollisuuksia.

**21.43 Hanna Kosonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Liikenne on yksi suurimmista hiilidioksidipäästöjen aiheuttajista ja ehkä haastavimpia kokonaisuuksia, joihin meidän täytyy puuttua, niin kuin ehkä tämä liikenne- ja viestintäministeriön selvityskin ja siitä aiheutunut niin sanottu mekkala mediassa sitten ilmaisee. Meidän on fossiilisesta siirryttävä uusiutuvaan energiaan, ja se voidaan tehdä esimerkiksi polttoaineen sekoitevelvoitteen, liikenteen sähköistymisen, palvelullistamisen ja sitten tehokkaamman julkisen liikenteen avulla. Varmasti on näin, että kaikki nämä ratkaisut on otettava käyttöön, yksittäinen keino ei tule riittämään.

Mutta kun tässä aikaisemmissakin puheenvuoroissa — edustaja Kalmari ja edustaja Karimäki — on tuotu esille nämä sähköistymisen haasteet, niin siellä on muun muassa ihan nykyiseen teknologiaan liittyen akkujen käyttöikä ja niihin tarvittavien mineraalien saatavuus, latauspisteiden määrä, ja myös muun muassa äärimmäiset sääolosuhteet ja kylmyys saattavat tuoda ihan uudenlaisia haasteita sähköautoille. Ja markkinathan ne loppujen lopuksi sitten tulevat määräämään sen, kuinka sähköautojen hinta tulee alenemaan ja ne sitten mahdollisesti tulevat mahdolliseksi tavallisille kansalaisille ja ihmisille niin, että se hinta on sitten ihan normaalien autojen tasolla.

Tässä edustaja Karimäki hyvin toi esiin tätä kaasuautojen mahdollisuutta, ja kyllä toivon, että siihen voitaisiin varsinkin ensi kaudella sitten erityisesti panostaa, koska siihen ei ole vielä sillä laajuudella puututtu kuin voitaisiin puuttua. Siinä on valtavat mahdollisuudet myös ihan sen polttoaineen edullisuuden suhteen, mutta se vaatii sitten juurikin taas niitä kaasutankkauspisteitä kyllä paljon enemmän tänne Suomeen, että pystytään biokaasuautoilla kulkemaan ympäri Suomen täällä meidän isojen etäisyyksien maassa. Nythän tähän autojen kaasukäyttöiseksi muuntamiseen on jo muuntotukea, ja se ei ole kovin kallista, eli se on sillä tavalla hyvä mahdollisuus näitten päästöjen vähentämisessä.

**21.46 Petri Honkonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Varapuhemies Pekkarinen tässä äsken nosti erittäin tärkeän asiakokonaisuuden esille liittyen Laajakaista kaikille -hankke-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

seen ja siinä ilmenneisiin ongelmiin nimenomaan Keski-Suomessa. Allekirjoitan kaiken, mitä Pekkarinen tästä asiasta sanoi. Viestintävirasto ei ole siinä mielestäni toiminut asiallisesti, ja siinä olisi syytä kyllä vielä ratkaisu saada aikaan, etteivät nämä muutenkin taloudellisesti hankalassa asemassa olevat pienet kunnat joutuisi kohtuuttomiin vaikeuksiin, jopa kriisikunniksi, tästä tilanteesta johtuen.

Edustaja Kalmari tässä nosti esille tärkeän asian: yksityistiet ja puuhuollon tulevaisuuden. Tämän meidän laajan, paljolti metsänomistajien omilla varoillaan ylläpitämän yksityistie- ja metsänhoitotieverkon ohella tärkeä asia on tietysti myös tämä meidän rataverkkomme, hiljaisemmat rataosuudet ja niiden kautta hoidettava puuhuolto metsäteollisuuteen. Nythän tässä on ilmennyt viime vuosina, että Liikennevirasto pyrkii karsimaan puuterminaaleja, puunkuormauspaikkoja, varsinkin hiljaisempien rataosuuksien varrelta. Tämä on mielestäni täysin epäjohdonmukaista kaikkiin ilmastotavoitteisiin nähden. Päinvastoin puukuljetuksia pitäisi siirtää kumipyöriltä sinne raiteille aina, kun se on mahdollista, koska se on ilmaston kannalta edullista ja se on tietenkin myös puumarkkinoiden toimivuuden ja metsänomistajien kannalta mahdollisuus saada oikeudenmukainen markkinaehtoinen hinta siitä omasta, itse toimittamastaan puusta, jalostuspuusta. Jotta se voisi toteutua, niin on tärkeää, että tehokkaasti rataverkkoa pitkin voidaan ympäri maata kuljettaa puuta jalostettavaksi metsäteollisuuden yksiköihin. Tosiaan Liikennevirasto on tätä toteuttanut vähän omin päin. Liikenneministeri Berner on todennut, että poliittista ohjausta ja painetta tähän ei ole, joten mielestäni nämä kuormauspaikat on säilytettävä käytössä, niitä on kunnostettava, jotta voidaan puuhuolto ja puukuljetukset ympäri maata riittävällä tavalla turvata ja näin taata myös puumarkkinoiden reilu toiminta.

**21.48 Toimi Kankaanniemi ps:** Arvoisa puhemies! Tämä laajakaista-asia taitaa olla viidellä alueella Suomessa erittäin kriittinen. Keski-Suomi on — ei pelkästään pohjoinen, siellä on muun muassa Luhanka melko etelästä — tässä todella hankalassa tilanteessa, ja tässä mielessä kyllä yhdyin tähän varapuhemiehen ja edustaja Honkosenkin esittämään kritiikkiin. Hallitus ei ole käyttänyt niitä mahdollisuuksia, mitkä sillä olisi, hoitaa tämä asia näissä kunnissa, jotka ovat hallituksen linjaa ja päätöksiä noudattaen toimineet ja ajautuneet sitten siihen valtavan syvään ahdinkoon, joka uhkaa niitä ihmisiä taloudellisella ahdingolla, jotka näissä kunnissa asuvat. Se on jo ennestään paha, ja tämä tilanne vielä kärjistää sitä.

Arvoisa puhemies! Näistä elinkeinotuista. Mainitsin tämän työryhmän nimen vetäjän mukaisesti. En syytä siitä sen enempää sinänsä. Kaikki puolueet olivat mukana. Perussuomalaisen linjaa ei kuitenkaan tehdä puolue toimiston työmiehen toimesta, vaan eduskuntaryhmä on siinä vahvasti mukana. Meillä oli hieman ongelmia jäsenyyden suhteen, edustaja Vähämäki oli varajäsenenä siellä mukana, ja tietysti oli omat ongelmansa siinä suhteessa, mutta kun esimerkiksi itse kävin edustaja Vähämäen kanssa keskustelua asiasta, niin totesimme, että pitäisi tehdä esimerkiksi 3—5 vuoden ohjelma, jolla tasaisesti leikataan elinkeinotukia niin, että päästään johonkin tiettyyn sovittuun tasoon ja esimerkiksi siihen vaalilupaukseen, jonka keskusta ja kokoomus ja SDP olivat kansalle antaneet. Meidän eduskuntaryhmästä se ei olisi jäänyt kiinni, ja näin olisi syytä tehdä. Ja sillä esityksellä, minkä tein aikaisemmin, olisivat näin säästävät varat, jos käytettäisiin elinkeinoelämän hyväksi liikenneväylien parantamiseen, erinomainen sijoitus tulevaisuuteen ja kansakunnan elinvoimaan. Nyt jää tietysti auki se kysymys, onko näiden puolueiden lupaus tästä elinkeinotukien leikkauksesta vielä voimassa, ja mikä on sitten linja tulevien vaalien jälkeen.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

**21.50 Hanna Halmeenpää vihr:** Arvoisa rouva puhemies! Aivan lyhyesti haluan todeta noista kevytautoista, jotka tässä keskustelussa tuli mainittua erityisesti edustaja Heinosen taholta moitteiden kera vihreälle eduskuntaryhmälle, että emme näiden kevytautojen käyttöönottoa kannattaneet.

Tässä on hyvä todeta se, että ymmärrän sen näkökulman, että siirtymistä mopoautoista henkilöautoon, joka on rajoitettu kulkemaan vain 45 tai 60 kilometriä tunnissa, voidaan perustella liikenneturvallisuudella. Mutta aivan samalla tavalla, arvoisa puhemies, liikenneturvallisuudella voidaan perustella sitäkin, ettei kannata koko kevytautoa ajatuksenaan. Olen aikaisemmassa ammatissani kuullut niin monia liikenneturvallisuusalan, poliisin, pelastuslaitoksen esitelmiä nuorille siitä, kuinka hengenvaarallinen vekotin on mopoauto. Henkilökohtaisesti ajattelen, että ne pitäisi kieltää lailla, mutta en pidä oikein järkevänä sitä, että 16-vuotiaat siirretään monta tonnia taikka ainakin satoja kiloja painavamman henkilöauton rattiin. Pitkäaikaiset tilastomme osittavat, että kaikkein vaarallisin — sekä itselleen että muille — kuljettaja liikenteessä on 18 vuotta täyttänyt, juuri ajokortin saanut nuori, yleensä mies, ja näitä nuoria liikenteessä kuolee tänäkin vuonna ja kuoli viime vuonna ja valitettavasti varmaan kuolee tulevinakin vuosina kaikkein eniten.

No, nämä nerokkaat nuoremme ovat kautta aikain osanneet kaikki menopelinsä virittää kulkemaan melkeinpä niin lujaa kuin haluavat. En oikein luota siihen arvioon, että oikea henkilöauto, rajoittimellakaan, kulkisi maksimissaan vain sitä 60:tä kilometriä tunnissa, enkä oikein luota siihen, että 16-vuotias tuon nopeusrajoittimella varustetun auton ratissaakaan olisi turvallinen liikenteessä muille liikkujille. Pienessä kylässä, jossa Pohjois-Pohjanmaalla asun, ei ole kevyen liikenteen väyliä läheskään kaikilla niillä teillä, joilla pienet koululaiset ja kuusivuotiaat jo kulkevat. Ja jos sillä samalla tiellä kulkisivat 16-vuotiaat, jotka nyt kulkevat mopolla tai polkupyörällä, autolla, joka kulkee 60 kilometriä tunnissa, niin minä en valitettavasti tätä yhtälöä pidä liikenneturvallisuuden kannalta parhaana.

On olemassa siis myös aivan järkeviä ja perusteltavissa olevia syitä sille, miksi tuota kevytautoa ei kannata, vaikka ymmärrän varsin konkreettisesti ne paineet, jotka kohdistuvat erityisesti maaseudulla asuvien nuorten liikkumisongelmiin. Mopoaudesta sen sijaan on todettava, että niitähän näkee hämmästyttävän paljon aivan taajamien ja lyhyiden välimatkojenkin paikkakunnilla, joten jos nekin korvataan autoilla, niin kyllä siinä vaiheessa kyse on myös liikennepäästöongelmasta.

**21.54 Thomas Blomqvist r:** Värderade fru talman! Ledamot Pirttilahti pratade här tidigare om utfallet av taxilagen och konstaterade att allt inte gick som på Strömsö, och det är lätt att hålla med om den saken. Vi har i dag en situation där den så kallade FPA-taxin inte fungerar. Det är inte enbart den nya taxilagens fel, men i alla fall finns det stora brister där, lika som i tillgången till taxi på glesbygden.

Det var helt klart att vi behövde förnya taxilagen, men nu när man kan konstatera att det finns klara brister tycker jag att regeringen borde se på den här saken och vidta åtgärder för att korrigera de här bristerna.

Arvoisa puhemies! Oli aivan totta, että taksilakia piti uudistaa, mutta kuten tässä aikaisemmin edustaja Pirttilahti sanoi, niin kaikki ei ehkä mennyt ihan niin kuin Strömsössä, vaan nyt ilmenee aika pahojakin puutteita. Muun muassa Kela-taksi — vaikka niihin ongelmiin ei nyt ehkä pelkästään tämä taksilaki ole syyllinen vaan myös tämä kilpailutus — ei tällä hetkellä toimi sillä tavalla kuin sen pitäisi toimia, ja haja-asutusalueilla on isoja ongelmia

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

ylipäättänsä saada taksia ainakaan viikonloppuisin, iltaisin ja öisin. Näiden asioiden hoitamiseen kaipaisin nyt hallitukselta korjaavia liikkeitä.

**21.55 Hanna Kosonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Useimmat henkilöautoilla liikutut matkat ovat ihan parin kilometrin mittaisia, joten pyöräily tai kävely voisi olla varsinkin kaupunkialueella paljon järkevämpi ja nopeampikin tapa liikkua. Kävelyn ja pyöräilyn edellytyksien tukemisella päästään jälleen tähän liikenteen kasvihuonepäästöjen väheneemiseen, mutta myös hyvään kuntoon ja iloiseen mieleen. Mikäpä mukavampaa kuin tuolla rätäsateessa polkea pyörällä. [Naurua] Pyöräily pitää kuitenkin tehdä todella houkuttelevaksi ja mahdollisimman helpoksi, koska sillä tavalla saadaan pyöriä liikkeelle. Esimerkiksi tämä kaupunkipyörien suosio kertoo siitä, että kun se vaihtoehto on oikeasti tehty helpoksi, niin pyöräilemään lähdetään helposti ja pyöriä käytetään paljon. Sähköpyörien hankintatukeakin pitää minun mielestäni miettiä, mutta erityisesti pyöräteitä on lisättävä kaupunkialueille ja maanteille, ja myös reunaviivan viereen on jätettävä riittävän leveä kaista pyöräilijöille, jotta se olisi turvallista.

**21.57 Pertti Hakanen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Minä innostuin edustaja Halmeenpään puheenvuoron jälkeen käyttämään puheenvuoron tästä kevytautosta. Toissa yönä, muistaakseni kello oli 1.40, kun täällä tätä asiaa käytiin toisen käsittelyn osalta läpi. Silloin tätä argumentoitiin aika monellakin tavalla. Tämä vihreän ryhmän ajatus siitä, että koko kevytautoa ei tulisi laillistaa, oli täällä aikamoisessa keskustelufoorumissa. Oli monenlaisia argumenttia.

Kyllä minä nyt edustaja Halmeenpäästä vähän vielä haastan, että kyllä tämä on käsittämätöntä, että meidän pitäisi nyt nuoria sillä tavalla holhota, että he eivät saa tehdä yhtään mitään. He kulkevat tällä hetkellä mopoilla, traktoreilla, mopoautoilla, ja hyvänen aika, kuka meistä noudattaa aina sääntöjen mukaisesti liikennenopeuksia, kahdeksaakymppiä, sataa? Joskus saattaa lipsahtaa vähän ylitse. Mitä sitten tapahtuu? Sitten kamera välähtää, tulee sakko. Samaa, hyvät kollegat, tapahtuu näille mopoautoille, mopoille ja varmaan tulevaisuuden liikenteessä näille kevytautoillekin. Jos niillä ajetaan ylinopeutta, sakotetaan. Jos ne ovat laittomia, rankaistaan sitten siitä, että ne on viritetty. Samalla tavalla mopokin pistetään rekisteröintiin, kun löydetään tuolta mopo, mikä kulkee seitsemääkymmentä. Ei tässä voida nyt lähteä lähtökohtaisesti siitä, että kun ne kuitenkin eivät pysy hollilliansa ne vehicleet. Kyllä tämä on käsittämätöntä holhoamista. Ja millä tavalla voidaan perustella sitä, että ennemmin annetaan ajaa kaksipyöräisellä mopolla taikka nelipyöräisellä mopoautolla, kun me kuitenkin saisimme, taikka onneksi saadaan, huomattavasti turvallisempia autoja? Nuori opettelee sillä ajamaan liikenteessä. Siellä on ABS:t, siellä on turvatyyny, monenlaista sivutyynyä. Se on paljon turvallisempi.

Minä tiedän, hyvät kollegat, sen, miten turvaton tämä mopoauto on. Oman perheen nuorien ystävät, kaksi kaveria, menehtyi toissa talvena. Olisiko kevytauto heidät pelastanut? Todennäköisesti olisivat ainakin jääneet henkiin. Tämä on tärkeä asia, että me ymmärrämme sen, että tässä on turvallisuudesta kyse eikä siitä, että meidän pitää kieltää nykyajan nuorilta kaikki. Annetaan heidän liikkua, olla niissä omissa ympyröissään. Mahdollistetaan myöskin maaseudun ihmisille, niille nuorille, entistä turvallisempi liikkuminen sinne kaupunkiin.

Minä toivon, että tässä huomioidaan myös se, että kun 45 kilometriä tunnissa nousee kuuteenkymmppiin, niin tulee huomattavasti sujuvammaksi liikenteessä se auton ohittami-



## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

nen ja myöskin päästöt kevenevät. On selvitetty tuossa mietinnössäkin, että kun ei tarvitse koko aikaa ajaa tapissa, kaasu pohjassa, niin päästään myöskin hieman päästöjä vähentämään. Totta kai nuoretkin monta kertaa ajavat sen, mitä ajoneuvo kulkee, mutta sitten täytyy muistaa vielä se, että ajatellaan turvallisuus edellä.

Tämä on oikeasti iso hanke, ja onneksi meillä on tällainen liikenneministeri kuin Berner, [Puhemies koputtaa] joka ajoi maaliin tämän asian.

**22.00 Hanna Halmeenpää vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toivon, että tunteisiin menevästä aiheesta huolimatta edustajat ja myös edustaja Hakanen maltoivat kuunnella sen, että totesin heti puheenvuoroni alkuun äsken, että minä ymmärrän ne perustelut, minkä vuoksi mopoautoista henkilöautoon rajoitetulla nopeudella siirtyminen katsotaan liikenneturvallisuusnäkökohdaksi. Mutta pyydän, että osoitatte jonkunnäköistä sielunsivistystä sille ymmärrykselle, että kun nuori, 16-vuotias, ei kokemukseltaan tieliikenteessä ole aivan sitä turvallisuustasoa kuin vaikkapa jo 20 tai 30 vuotta liikenteessä liikkumista harjoitellut henkilö, niin kun se nuori ajaa monta sataa kiloa painavammalla vempелеellä siellä liikenteessä, niin hän itse on kyllä paremmassa turvassa turvatyynyillä varustetussa autossa, mutta entäs ne muut tielläliikkujat? Siitä minä en ole vakuuttunut, onko se kokonaisturvallisuuden kannalta sitten parempi vai ei.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Tästä halutaan nähtävästi käydä lyhyt debatti. Annan kolme vastauspuheenvuoroa.

**22.01 Pertti Hakanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minä tässä totean vain edustaja Halmeenpäälle sen, että minä kyllä kuulin sen alkupuheenvuoron osalta teidänkin näkemyksenne, mutta ne asiat eivät ihan olleet yks yhteen, menneet rinta rinnan sitten enää loppua kohden. Kun tässä puhutaan nyt turvallisuudesta, niin kun 45 kilometriä tunnissa nousee 60:een, niin kyllä se on sellainen juttu, että siellä taajamamerkin sisällä, missä on jalankulkijoita enemmän, niin siellä kuljetaan nytkin alta viittäkymppiä, ja jos siellä kuljetaan kuuttakymppiä henkilöautolla, liikenneturvallisuus jalankulkijoilla heikkenee. Jos kuljetaan kevytautolla kuuttakymppiä, jalankulkijoiden liikenneturvallisuus heikkenee. Ei tässä ole nyt kyse siitä, että siellä kuuttakymppiä mennään kulmasta kulmaan katua, jolla on neljäkymppin nopeusrajoitus, mutta se sujuvoittaa isommalla tiellä sitä liikennettä ja tuo turvallisuutta sinne. Kyllä minä luotan siihen nuoreen myöskin siinä kohtaa, koska hehän ajavat kuitenkin niillä ajoneuvoilla siellä — traktorilla, mopolla, mopoautolla — ja se on kotikasvatuksesta paljon kiinni myöskin, millä tavalla valmenetaan siihen auton rattiin.

**22.02 Sofia Vikman kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nopeusrajoitettu henkilöauto eli kevytauto on mopoautoa turvallisempi. Totta kai sille nuorelle siellä auton sisällä on parempi ajaa turvavarustellulla nopeusrajoitetulla henkilöautolla kuin mopoautolla, mutta kyllä tässä pitää jalankulkijankin näkökulma ottaa huomioon. Nimittäin mopoautolta ei myöskään edellytetä jalankulkijan törmäystestiä toisin kuin henkilöautoilta edellytetään. Henkilöautoilta edellytetään jalankulkijan suojelua muun muassa puskurin ja konepellin ominaisuuksissa ja muotoiluissa. Mopoautojen suunnittelussa näitä ei ole otellenkaan samalla tavoin huomioon. Eli kyllä jalankulkijankin turvallisuus on otettu paremmin huomioon henkilöautojen kohdalla.

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

Toisaalta ympäristönkin näkökulmasta on parempi se, että nopeusrajoitettu henkilöauto, kun se perheeseen ostetaan, voidaan nuoren täytettyä 18 vuotta muuntokatsastuksen kautta muuttaa henkilöautoksi, [Puhemies koputtaa] ja näin perheeseen ei tarvitse ostaa uutta henkilöautoa, kun nuori täyttää 18 vuotta, eli myös ympäristö voittaa.

**Toinen varapuhemies Tuula Haatainen:** Nyt mennään puhujalistaan.

**22.04 Anne Kalmari kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tässä tuli jo näille rajoitetuille autoille paljon hyviä perusteluja. En siihen asiaan sen enempää palaa, paitsi parlamentaarisen työryhmän puheenjohtajan näkökulmasta haluan todeta, että tämä asia on merkityksellinen, mutta olisin toivonut, että olisimme päässeet vielä yksimielisyyteen siitä, että myös rajoitettu ajo-oikeus olisi voitu ottaa käyttöön, sillä harvaan asutuilla alueilla ei ole julkisia kulkuneuvoja, joilla esimerkiksi nuori voi mennä taajamaan tai ikääntynyt ihminen voisi mennä taajamaan, jos ei ajokyky enää ihan timmissä ole.

Erittäin monissa muissa maissa on tällainen rajoitettu ajo-oikeusmenettely. Siellä voi olla ajo-oikeuden rajoittamista esimerkiksi päiväsaikaan tai tiettyyn paikkaan liikkumisesta ja sieltä palaamisesta. Kauimmin tämä on ollut käytössä Yhdysvalloissa, Kanadassa ja Australiassa, mutta useissa Euroopan maissa tätä rajoitettua ajo-oikeutta on. Mielestäni se edistäisi myös ikäihmisten kotona asumista pidempään ja näin vähentäisi yhteiskunnan kustannuksia.

Tällainen positiivinen syrjiminen ei oikein tuntunut minkään ministeriön mielestä olevan mahdollista, mutta nyt olen mielissäni siitä, että Euroopan neuvostossa saimme linjauksen siitä, että positiivinen syrjintä erityisesti harvaan asutuilla alueilla on suotavaa ja kannatettavaa, joten haluaisin, että tähänkin asiaan vielä voidaan sitten myöhemmin palata ja ottaa oppia niiltä mailta, missä tämä on onnistunut. Siis tämä olisi nimenomaan linjaus, joka arvioitaisiin tapauskohtaisesti, ja esimerkiksi erittäin harvaan asutulla alueella tämä olisi sitten hyvä peruste sille rajoitetun ajo-oikeuden myöntämiselle.

**22.06 Sari Multala kok:** Arvoisa puhemies! Täällä aikaisemmin edustaja Blomqvist otti esiin taksilainsäädännön uudistuksen. Itse asiassa sattumalta olen itse tehnyt siitä lopputyöni kauppakorkeakoulusta valmistuessani. Silloin jo 2000-luvun alussa oli selvitetty taksilainsäädännön vapauttamista ja silloin päädyttiin siihen ratkaisuun, että ei vapauteta lainsäädäntöä, mutta nyt sitten vihdoin, yli 10 vuotta myöhemmin, tämä ratkaisu tehtiin.

Se oli tietysti erittäin valitettavaa, että Kelan kilpailutus samanaikaisesti meni mönkään, ja siinä, aivan oikein, olisi ollut paljon tehtävissä paremmin. Sen sijaan uskon kyllä, että vähitellen markkinat sopeutuvat tähän uuteen lainsäädäntöön. Esimerkiksi se, mikä vielä tuntuu olevan melko paljon hyödyntämättä, on se, että nythän henkilö- ja tavarakuljetuksia pystyy aivan eri tavalla yhdistelemään. Se luo aivan uudenlaisia mahdollisuuksia myös syrjäseutujen henkilö- ja tavarakuljetukselle, sille liiketoiminnalle, ja uskon, että kyllä tästä, vähän aikaa kun eteenpäin mennään, tämä markkina kehittyy aivan entistä ehommaksi.

**22.07 Jukka Kopra kok:** Arvoisa rouva puhemies! Arvostan edustaja Halmeenpään tapaa kantaa huolta nuorten ja tielläliikkujien turvallisuudesta. Siitä me kaikki olemme kiinnostuneita.

Tässä kevytautoasiassa, kun sitä liikennevaliokunnassa käsitelimme, meille oli erityisen tärkeää se, että tuleva kevytauto on mahdollisimman uusi auto, ja lakiesityksessähän

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

esitetään ja olemme jo päättäneet, että kevytauto voi olla vanhimmillaan vuosimallia 2014 ja jatkossa maksimissaan 10 vuotta vanha. Tämä on juuri sen takia, että näiden vuosimallien autoissa on lähes kaikki modernin teknologian turvavarusteet: on automaattiset hätäjarrutustehostimet ja niin edelleen ja jatkossa myös jalankulkijatunnistukset ja hätäjarrutustoiminnot siltä varalta, että joku pomppaa auton eteen. Tämä oli se syy, miksi pantiin nämä ikärajat näille autoille, ja uskomme, että se osaltaan auttaa ylläpitämään nuorten tieliikkujiensa turvallisuutta ja myöskin jalankulkijoiden turvallisuutta.

**22.08 Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! En malttanut olla tulematta takaisin vielä tähän kevytautokeskusteluun, sillä nimenomaanhan tämä kokonaisuus ja uudistus on lähtenyt liikkeelle siitä, että me haluamme nuorille turvallisempia kulkuvälineitä tien päälle.

Tällä hetkellä nuorten käytössä ovat olleet erittäin vaaralliset, turvattomat mopootot. Meillä on kohtalokkaita onnettomuuksia sattunut useita. Sen lisäksi tällä hetkellä vaihtoehtona nuorilla ovat olleet perinteiset mopot ja skootterit mutta sitten myös erilaiset mönkijät, jotka itse asiassa jo tänä päivänä kulkevat 60 kilometriä tunnissa. Nyt tämä uudistus hyväksyttiin eduskunnassa hallituspuolueiden yksimielisellä tuella, mutta myös oppositiosta tämä uudistus sai tukea. Ainoastaan vihreät vastustivat nuorille turvallisempia kulkuvälineitä eli kevytautojen tuloa, ja vastustusta tuli myös sosiaalidemokraattien riveistä. Ihmettelen toki sitä, että tällaista uudistusta ei oltaisi hyväksymässä.

Kevytautothan — itse puhun mieluummin nuorisautoista, se antaa ehkä realistisemmän ja oikeamman kuvan niistä — ovat oikeita autoja, kokonaismassaltaan pienempiä, mutta niiden nopeus rajataan siis 60 kilometriin tunnissa. Tämä muutos, joka eduskunnassa tehtiin maksiminopeuden osalta, nimenomaan parantaa liikenneturvallisuutta esimerkiksi sellaisissa tilanteissa, kun kuljetaan taajaman tai kyläkeskuksen tai maalaiskunnan ja seutukaupungin väliä vaikkapa jääkiekkoharjoituksiin taikka lukioon tai ammattikouluun tai balettitunnille, ja silloin, kun sieltä risteyksestä lähdetään tälle kehätielle taikka kantatielle, niin päästään risteyksen yli sujuvammin, kun auton kiihtyvyys on parempi, kun maksiminopeus on 60 kilometriä tunnissa.

Tämä on merkittävä asia siinäkin mielessä, että kun viittasin jo edellä siihen, että meillä tällä hetkellä nuoret voivat ajaa niillä mönkijöillä kuuttakymppiä, niin olisi ollut järjetön tilanne, että avonaisella mönkijällä pörhalletään sitten ohi näistä kevytautoista tai nuorisautoista. Nyt ne kulkevat jatkossa samaa nopeutta. Ja näissä on myös ne huomiota lisäävät kolmiot takana, jotka kertovat sitten muulle liikenteelle, että nyt auto on kevytauto eli nuorisauto, joka kulkee siis 60 kilometriä tunnissa.

Itse toivon, arvoisa puhemies, että tulevaisuudessa näihin autoihin saadaan myös niin sanottu my key- tai smart key -järjestelmä, niin että kun isä lähtee siellä kaupassa käymään, auto voisi kulkea sitä kahdeksakymppiä tai sataa tai sataakatakymppiäkin, [Puhemies koputtaa] ja kun sillä lähtee talon poika ajamaan, niin silloin auto kulkisi tuota rajattua nopeutta, kuuttakymmentä. [Puhemies: Aika!] Silloin se olisi sellainen auto, mitä sen pitää parhaimmillaan olla.

**22.12 Jukka Kopra kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tänään on puhuttu tässä salissa paljon ratahankkeista. Paljon huomiota ovat saaneet tunnin juna Turun suuntaan ja pääratahanke. Onneksi on kuitenkin monessa puheenvuorossa tuotu esiin tämä nopea itärata, joka on erittäin tärkeä hanke itäisen Suomen ja pohjoisen Suomen kannalta. Toivon, että se ete-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

nee suotuisasti tässä ratahankkeiden suunnittelussa, kun niitä asioita pohditaan. Erityisesti sitten Kouvolasta eteenpäin välillä Luumäki—Lappeenranta on käynnissä niin sanottu kaksoisraideparannustyö välillä Luumäki—Lappeenranta—Imatra. Ja toivon, että tämä etenisi myöskin suunnitelmien mukaan suotuisalla tavalla eteenpäin. Erityisen tärkeää olisi se, että Imatralla tämä rata tehdään siten, että tämä Imatran ja Venäjän välinen rautatie-rajanylityspaikka olisi mahdollisimman moderni ja se voitaisiin kansainvälistää ja avata rajat ylittävälle rautatieliikenteelle täydessä laajuudessaan. Kun nämä kaikki suuret strategiset ratahankkeet Suomessa toteutetaan, niin kulkuyhteydet ovat olennaisesti paremmat kaikkien suomalaisten kannalta.

Näiden lisäksi tietysti tässä vaiheessa lienee syytä muistuttaa valtatie 13:n Mytтиönmäen mutkasta, jossa tänäkin talvena on tapahtunut lukuisia onnettomuuksia. Olisi erittäin tärkeää, että Mytтиönmäen mutka Savitaipaleella saataisiin oikaistua ja turvallisemmaksi kaikille tiellä liikkujille.

**22.13 Sofia Vikman kok:** Arvoisa rouva puhemies! Tienkäyttäjien turvallisuus on tärkeä tavoite, ja siksi palaan vielä keskusteluun kevytautoista. Nimittäin kun teemme päätöksiä, turvallisuusarviointi on tehtävä aina oikean tiedon pohjalta, ja kyllä faktojen punnitseminen on selvästi osoittanut sen, että mopoautojen korvautuminen nopeusrajoitetuilla henkilöautoilla eli kevytautoilla lisää kaikkien tienkäyttäjien turvallisuutta.

Jalankulkijan törmäystestien pakollisuudesta henkilöautoille jo mainitsinkin, ja lisäksi nämä perinteiset törmäystestit ovat pakollisia henkilöautoille, mutta mopoautoilta niitä ei vaadita ollenkaan. Mopoautoissa kuljettajaa suojaa vain heppoinen muovikori ja putkirunko, joiden törmäystilanteessa antama suoja on aivan olematon verrattuna henkilöauton törmäysturvallisuuteen. Mopoautoista puuttuu myös kuljettajan ohjausvirheitä korjaava ESC-ajonvakautusjärjestelmä, joka parantaa auton hallittavuutta ja vähentää onnettomuuksia merkittävästi.

Mopoautojen ja henkilöautojen jarruissa on suuria eroja. Mopoautoissa lukkiutumattomat jarrut eivät ole pakolliset, uusissa henkilöautoissa sen sijaan ABS-jarrut ovat olleet pakolliset vuodesta 2005 lähtien. ABS-jarrut mahdollistavat auton ohjattavuuden jarrutuksen aikana, jolloin parhaassa tilanteessa törmäys voidaan kokonaan väistää huomattavasti paremmin edellytyksin kuin jos alla on vaikkapa mopoauto. Lisäksi huomattavaa on se, että hätäjarrutusjärjestelmä on yleistynyt pienimmissä henkilöautoissa vakiovarusteena vuodesta 2014 lähtien, ja tämä kuljettajasta riippumaton hätäjarrutusjärjestelmä aloittaa henkilöauton jarruttamisen parhaimmillaan selvästi ennen kuin mopoauton kuljettaja edes ehtii jarrupolkimelle.

Kyllä tältäkin kannalta valiokunnan punninta siitä, että näiden rajoitetuksi hyväksyttävien henkilöautojen on oltava riittävän uusia, jotta niissä on nämä uudet turvallisuusominaisuudet käytössä, oli tärkeä. Näin päästään siihen tavoitteeseen, että tämän uudistuksen kautta, joka on hyvä uudistus, myös kaikkien tienkäyttäjien turvallisuus paranee merkittävästi.

**22.16 Jani Mäkelä ps:** Arvoisa puhemies! Tähän keskusteluun kevytautoista haluan tuoda vielä uudelleen tässä yhteydessä esille sen näkökulman, mikä vaikutus näillä kevytautoilla saattaa olla kaksipyöräisten ajoneuvojen näkökulmasta. Nythän on niin, että moottoripyöräkauppa on ollut maassamme jo vuosikausia alavireessä. Ajokorttivaatimusten tiukentaminen on vaatinut siinä oman veronsa, ja nyt kun tuodaan nämä kevytautot markki-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

noille, itse asiassa korvaamaan juurikin mopoja — tosiasiasahan on niin, että mopoauto ei ole tilastojen valossa läheskään yhtä vaarallinen kuin monet hieman populistisestikin kuvittelevat, vaan kevytautolla pyritään korvaamaan mopoja — niin jos mopojen määrä vähenee ja mopokorttien ajaminen vähenee, niin on todennäköistä, että se johtaa jollain aikavälillä myöskin moottoripyöräkorttien ajamisen vähenemiseen ja moottoripyörämarkkinoiden kurjistumiseen entisestään. Jos näin tapahtuu, siihen pitäisi puuttua esimerkiksi verotuksen keinoin, moottoripyörien maksuja vähentämällä ja moottoripyörien veroja keventämällä. Meidän täytyy turvata edellytykset moottoripyöräilylle Suomessa jatkossakin.

Edustaja Kopralle kommentoin tästä vt 13 -asiasta ja Myttiömäestä, että olisi erittäin toivottavaa, että sille tielle ylipäänsäkin saataisiin rahaa parannustöihin. Nämä riskipaikat tietysti ensimmäisinä täytyisi saada kuntoon. Se on tärkeä tie puuteollisuuden kuljetustenkin kannalta.

Ja tähän kaksoisraideasiaan täytyy sanoa, että tämä Kaakkois-Suomen kaksoisraidehan ei enää varsinaisesti ole kaksoisraide, koska siellä rahoitus putosi alle puoleen. Nyt se on itse asiassa osittainen kaksoisraide ja osittainen raiteen perusparannus, ja sen suhteen on tällä hetkellä sellainen se tilanne, että valtio rahastaa sen melusuojuuksia kunnilta, jotenka sinnekin tarvittaisiin kyllä vielä lisää rahaa, että se rautatie saataisiin kaksoisraiteeksi kunnialla loppuun saatettua.

**22.18 Hanna Kosonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Raideliikenne on Suomessa vielä sellainen kokeilematon liikennemuoto siinä mielessä, että meillä on varmasti paljon siinä tehtävää. Tuolta Moskovasta Pietariin pystyy matkustamaan 800 kilometriä reilussa neljässä tunnissa. Miksi ei Suomessakin saataisi vähän nopeampia raideliikennemahdollisuuksia käyttöön? Tällä kaudella valmistuu Taavetti—Imatra-kaksoisraide, ja se on erinomainen muutos ja uudistus, ja myös tämä itärata, joka tuli tässä keskustelussa esiin, on nyt suunnittelupöydällä, ja se on erittäin tärkeä asia, vaikka kuulostaa siltä, että se ei niin paljon ole ollut esillä kuin muun muassa tunnin juna tuonne Turkuun ja tämä pääradan väylä. Mutta jos mietitään itäradan merkityksellisyyttä, niin siinä on sitten saman tien sen saman radan päässä 5 miljoonan asukkaan Pietari ja myös Pietarin yhteydet suoraan Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Tämä saattaisi myös kiinnostaa Vantaan päättäjiä. Ja tämä Porvoo—Kouvola-reitti lyhentäisi itäväylää reilusti, joten siellä ovat kuitenkin sitten ne Itä-Suomen kaikki kaupungit ulottuvilla. Tämä olisi erittäin tärkeä asia saada mahdollisimman nopeasti myös eteenpäin ja noille investointilistoille.

**22.20 Krista Mikkonen vihr:** Arvoisa puhemies! On helppo yhtyä tässä edustaja Kososen ja edustaja Koprakin puheisiin edellä siitä, miten tämä itärata olisi merkittävä ja tärkeä hanke, ja toivon, että sitä laajasti yhdessä viedään eteenpäin.

Ihan yhtä lailla meillä on niitä muita isoja ratahankkeita, niin pääradan kehittäminen sinne pohjoiseen kuin sitten myös tunnin juna -hanke, ja kaikki ovat sen tyyppisiä, että jos me saamme raideliikenteen kuntoon, entistä nopeammaksi, niin näiden isojen kaupunkien välillä kuin siinä matkan varrella olevien kaupunkien välillä, niin me paremmin pystymme vähentämään liikenteen päästöjä. Ja toivon todella, että vaikka me tiedämme, että näitä hankkeita on nyt aika paljon yhtä aikaa liikkeellä, niin me voisimme myös miettiä niitä semmoisia innovatiivisia rahoituskeinoja, joilla me varmistamme, että me saamme nopeasti nämä hankkeet etenemään emmekä joudu odottelemaan jopa vuosikymmeniä. Me kaikki tiedämme, että niitä investointirahoja, joita tarvittaisiin, on valtava määrä suhteessa sii-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

hen, mitä meillä on käytössä, ja kun me tiedämme myös, että perusinfran osalta ihan ties-tön korjaukseenkin uppoaa valtavasti rahaa, niin meidän pitäisi pystyä kehittämään sem-moisia uudenlaisia innovatiivisia ratkaisuja siihen, miten me näitä rahoitamme.

Mutta näitten ratahankkeiden lisäksi haluan myös muistuttaa poikittaisjunayhteyksistä. Meillä Suomessa poikittaisjunayhteydet ovat valitettavasti aika heikot. Junan käyttö olisi varsin kätevää, jos lähdetään vaikka Joensuusta Jyväskylään tai sieltä sitten Tampereelle ja Turkuunkin, niin että olisi tärkeää, että me pidämme huolta myös näistä poikittaisyhteyk-sistä. Ja vaikkapa opiskelijoitten näkökulmasta on äärimmäisen tärkeää, että junaliikenne toimii ja esimerkiksi Itä-Suomen yliopistoon päästään tulemaan ja toisaalta sieltä meiltä Itä-Suomesta päästään sitten vaikka Jyväskylään, Tampereelle tai Ouluun opiskelemaan. Meillä on onneksi tämä velvoiteliikennejärjestelmä, että valtio ostaa tiettyjä junavuoroja siellä, missä matkustajamäärät muuten ovat vähäisiä. Tähän pitää kyllä panostaa, sillä emme voi myöskään pelkästään vertailla absoluuttisia liikennemääriä, vaan täytyisi miet-tä, miten suhteellisesti tärkeitä ne yhteydet ovat alueen asukkaille, eli miettiä sitä velvoi-teliikenteen ostoa myös siitä näkökulmasta eikä vain laskea niitä absoluuttisia käyttäjiä.

**22.23 Timo Heinonen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Oikeastaan tästä Mikkosen puheen-vuorosta on hyvä jatkaa siihen, mikä ensi kaudella pitää saada vielä tätäkin kautta tehok-kaammin toimimaan: maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset. Tällä halli-tuskaudella ne avattiin nyt ensimmäistä kertaa myös näille niin sanotuille kasvukäytävillä, jotka hyvin pitkälti noudattelevat myös keskeisten ratojen kehittymistä, ja nyt pitää huo-lehtia siitä — ja se ehkä osittain avaa myös tätä rahoituskanavaa ja rahoitusmallia, jota Mikkonenkin peräänkuulutti — että tehdään tarpeeksi velvoittavia MAL-sopimuksia ra-danvarsikaupunkien kanssa. Silloin näihin juniin saadaan myös matkustajia riittämiin ja saadaan myös varren alueet tehokkaampaan käyttöön.

Aika paljon tässäkin keskustelussa on käyty keskustelua siitä, pääseekö Tampereelta nyt vajaassa tunnissa Helsinkiin tai Turusta vajaassa tunnissa Helsinkiin, mutta sitten pitää muistaa, että sillä matkalla asuu merkittävästi myös ihmisiä, ja itse asiassa he ovat isossa kuvassa myös tämän maan menestymisen kannalta. Silloin pitää saada myös nopeita toi-mivia liikenneyhteyksiä. Omasta maakunnastani vaikkapa Hämeenlinna on yksi esimerk-ki, Riihimäki on toinen esimerkki, jotka ovat tietyllä tavalla vähän siellä välissä, eli vielä paikallisliikenne ei palvele niitä alueita riittävän hyvin, ja sinne pitää saada nopeampia ju-nayhteyksiä, sieltä pitää päästä vajaassa tunnissa Helsinkiin ja niin pois päin. Silloin me saamme tämän kokonaisuuden toimimaan.

Olen kyllä edustaja Mikkosen kanssa täysin samaa mieltä myös tästä poikittaisliiken-teestä. Yksi aika keskeinen pala, joka sieltä puuttuu, on Riihimäeltä Forssaan ja siitä Poriin ja Turkuun menevä yhteys, joka kannattaisi tehdä myös tällaisella linjauksella mieluum-min kuin Helsingistä Forssaan ja siitä eteenpäin. Silloin junayhteys menisi neitseellisellä maalla, mikä antaisi tilaa kasvulle mutta toisaalta synnyttäisi tähän maahan aidon itä—län-si-suuntaisen raideyhteyden, mikä puuttuu. Tämän yksi VR:n ammattilainen minulle useampi vuosi sitten piirsi ja esitti hyvin tarkasti, ja Poriin se tarkoitti muistaakseni noin 10 minuuttia pidempää matkaa, jos se meni tätä vaihtoehtoista reittiä. Eli sen hyödyt ovat mer-kittävät, eikä se Porin matkaa pidentäisi oikeastaan nimeksikään.

**22.25 Sari Multala kok:** Arvoisa puhemies! Minulla on tuosta poikittaisesta junaliiken-teestä kokemusta, kun meillä on mökki tuolla Itä-Suomessa ja SuomiAreenaan parin vuo-

## Underpunkt i budgeten PR 134/2018 rd

den aikana olen sieltä kulkenut, ja voin vakuuttaa, että kyllä on parantamista niissä yhteyksissä. Matka ei todellakaan ole nopea, ja autolla itse asiassa, vaikka nopeakäyttöiset ovat kohtuullisen matalat, se menee jopa nopeammin monista vaihtoista ja hitaista ratayhteyksistä johtuen.

Mutta haluan nyt ottaa vähän kappia edustaja Kososen pallosta. Meitä Vantaalla toki kiinnostavat kaikki liikennehankkeet, ja niin pitäisi muuten kiinnostaa koko muutakin Suomea. Vantaalle pitää päästä nopeasti, sillä meillä Vantaalla on ainoa aidosti kansainvälisen tason lentokenttä, ja uskoisin, että on koko Suomen etu, että joka puolelta Suomea pääsee lentokentälle vauhdikkaasti ja toivottavasti mahdollisimman päästöttömästi, eli nopeat raideyhteydet myös lentokentälle ovat erittäin tärkeitä. Ja me kyllä aiomme Vantaalla panostaa ensi vaalikaudella toivottavasti myös valtion ja MAL-sopimusten avustuksella myös sisäisiin raideyhteyksiimme ja uskomme, että sen avulla pystymme myös estämään ja vähentämään segregatiokehitystä. Raideyhteydet ovat siis tärkeitä niin kaupunkien välillä ja kaupunkiseutujen ja isompien kaupunkien välillä kuin sitten kaupunkien sisälläkin.

**22.27 Olavi Ala-Nissilä kesk:** Arvoisa puhemies! Lopuksi: Todellakin pitkäaikaiset tieyhteydet tuovat elinvoimaa erityisesti pääkaupunkiseudulle, mutta poikittaistieyhteydet tuovat elinvoimaa maakuntiin. Ehkä tärkein poikittaistieyhteys on sittenkin Ysiväylä, jossa on siis sekä Ysitie että rata, joka yhdistää siis viisi yliopistokaupunkia: Turku, Tampere, Jyväskylä, Kuopio, Joensuu, miksei Petroskoikin vielä. Ja sitä on myöskin tärkeää kehittää, koska se tuo elinvoimaa tänne muualle Suomeen ja samalla myöskin luo yhteyden Sisä-Suomesta Eurooppaan Turun kautta. Itsekin olen Pro Ysitie -yhdistyksessä ollut pitkään nyt mukana, ja minusta se olisi yksi hanke, joka on tärkeä tiedostaa silloin, kun puhutaan poikittaistieyhteyksistä.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av huvudtiteln.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet.