

Plenum

Torsdag 1.7.2021 kl. 9.59—17.00

4. Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2021-2032

Statsrådets redogörelse SRR 2/2021 rd

Utskottets betänkande KoUB 17/2021 rd

Enda behandlingen

Förste vice talman Antti Rinne: Ärende 4 på dagordningen presenteras för enda behandlingen. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 17/2021 rd. Nu ska riksdagen besluta om ett ställningstagande med anledning av berättelsen.

Efter kommunikationsutskottets ordförande Suna Kymäläinens presentationsanförande förs debatten som en snabbdebatt i fråga om de anföranden som ledamöterna anmält sig för i förväg. Snabbdebatten inleds med en omgång gruppanföranden där anförandena får vara högst 5 minuter långa. Övriga anföranden som ledamöterna anmält sig för på förhand får vara högst 5 minuter långa. Talmanskonferensen rekommenderar att även de anföranden som hålls efter snabbdebatten är högst 5 minuter långa. Dessutom ger jag enligt eget övervägande ordet för en eller två minuter långa repliker. — Debatt, ledamot Kymäläinen, var så god.

Debatt

10.00 Suna Kymäläinen sd (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on käsitellyt ja saanut valmiiksi mietintönsä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032. Kyseessä on ensimmäistä kertaa laadittu kokonaisvaltainen ja pitkäjänteinen liikennejärjestelmän kehittämistä koskeva strateginen suunnitelma, joka ohjaa väyläinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä.

Periaatteet ja tavoitteet: Selonteko perustuu kahdelle perusperiaatteelle, jotka ovat pitkäjänteinen sitoutuminen suunnitelmaan ja sen myötä pitkäjänteinen rahoitus. Valiokunnan näkemyksen mukaan valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa valmistellaan parlamentaarisesti nimenomaan pitkäjänteisyyden takaamiseksi. Myös valtiovarainvaliokunta korostaa selonteosta antamassaan lausunnossa hallitus- ja vaalikausien yli ulottuvaa vahvaa sitoutumista suunnitelman toimeenpanoon. Tämän vuoksi liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin ja huolehtii siitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

Selonteossa kuvataan kolme tavoitetta: saavutettavuus, kestävyys ja tehokkuus. Näitä tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset, joita saavutettavuustavoitteen osalta on neljä.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Selonteon mukaan liikennejärjestelmän tulee taata koko Suomen saavutettavuus ja vastata elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Periaatteena on kolmen tunnin saavutettavuus Suomen sisäisessä liikenteessä ja muualtakin kuin Helsinki-Vantaan lentokentältä muihin maihin, mikä korostaa maakuntakenttien ja rajanylityspaikkojen merkitystä liikenteen ja logistiikan kehittämisessä. Kestävyyden peruselementtinä on, että ihmisten mahdollisuudet valita kestävämpiä liikkumismuotoja paranevat. Tehokkuuden tunnusmerkistönä on, että liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus paranee. Valiokunta pitää näitä periaatteita ja tavoitteita kannatettavina ja katsoo, että niihin on hyvä tukeutua suunnitelman toteuttamisessa ja kehittämisessä.

Rahoitus:

Valiokunnan huomiota on valiokuntakäsittelyn aikana kiinnitetty selonteon budjettitaloudellisiin vaikutuksiin. Valtiovarainvaliokunta kiinnittää lausunnossaan huomiota siihen, että etenkin suunnittelukauden ensimmäisten vuosien matala rahoitustaso ei vastaa parlamentaarisen ohjausryhmän asettamaa tavoitetta. [Antero Laukkanen: Oikein!] Toisaalta myönteisenä pidetään sitä, että vuodesta 2025 lähtien perusväylänpidon rahoitusta on tarkoitus korottaa, minkä lisäksi määrärahassa otetaan huomioon yleinen kustannustason nousu. [Antero Laukkanen: Hyvä!]

Liikenne- ja viestintävaliokunta yhtyy valtiovarainvaliokunnan näkemykseen, että julkisen talouden suunnitelmassa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle kohdennettun 110 miljoonan euron säästövelvoitteen kohdentamista on vielä tarpeen arvioida, sillä määrärahaleikkaus heikentää suunnitelman uskottavuutta ja vaikeuttaa sen toimeenpanoa etenkin vuosina 23–24, jolloin kehittämisrahoituksen taso on muutoinkin matala.

Valiokunta pitää kuitenkin rahoituksen osalta keskeisenä ennen kaikkea suunnitelmassa linjattua perusväylänpidon rahoitustason nostoa ja sitä kautta korjausvelan vähentämistä. Valiokunta korostaa, että tämä on erittäin tarpeellinen toimenpide väyläomaisuudesta huolehtimisen ja suunnitelman yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta. Lisäksi valiokunta on tyytyväinen muun muassa valtion yksityistieavustusten lisäämiseen, joka valtiovarainvaliokunnan mukaan vastaa liikennejärjestelmän tarpeita. Valiokunta pitää tärkeänä myös sitoutumista talvikunnossapidon korotetun rahoitustason ylläpitämiseen.

Valiokunta katsoo, että selontekoon sisältyvän valtion ja kuntien yhteisrahoitusmallin tarkoituksena ei tule olla liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteiden muuttaminen eikä sitä pidä sellaisenaan käyttää. Tämän vuoksi valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan eduskunta edellyttää valtioneuvoston huolehtivan siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita.

Arvoisa herra puhemies! Valtion liikenneverkko:

Valtion liikenneverkko muodostuu maantieverkosta, rataverkosta ja vesiväylistä. Suomessa tieliikenteen osuus liikkumisessa ja kuljettamisessa on hallitseva. Valiokunta tiedostaa, että suurimpana haasteena 12-vuotisella suunnittelukaudella on koko laajan tieverkon pitäminen riittävän hyvässä kunnossa. Valiokunta pitää tärkeänä, että myös alemmasta tieverkosta pidetään huolta.

Asiantuntijakuulemisessa on korostettu, että kaikki raideliikennettä edistävät hankkeet tukevat tavoitetta saavutettavasta, kestävästä ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä. Valtiovarainvaliokunta on pitänyt lausunnossaan raideliikenteen rahoitustason nostoa perusteltuna rataverkon suuren peruskorjaustarpeen vuoksi. Valtiovarainvaliokunnan tavoin liikenne- ja viestintävaliokunta pitää kuitenkin selvänä, että Suomen kaltaisessa harvaan asutus-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

sa ja pinta-alaltaan laajassa maassa tarvitaan myös kattava, hyväkuntoinen ja jatkuvasti kehittyvä maantieverkko.

Selonteon mukaan vesiväylästä nykyinen palvelutaso vastaa pääosin elinkeinoelämän tämänhetkisiä tarpeita, mutta uusimmat alukset edellyttävät väylien riittävän kulkusyvyyden lisäksi myös väylien leventämistä. Valiokunta korostaa mietinnössään, että sisävesiliikenteen kehittämisen kannalta keskeistä on Saimaan kanavan sulkujen pidentämishanke, joka vaikuttaa koko Saimaan järviolueen ja Itä-Suomen teollisuuden ja elinkeinoelämän kuljetuksiin.

Digitalisaatio: Valiokunta katsoo, että uudenlaiset liikkumisen palvelut ja liikennettä koskevan tiedon hyödyntäminen ovat tekijöitä, joiden kehittymistä tarvitaan välttämättä liikennejärjestelmän tehokkuuden ja yhteen toimivuuden varmistamiseksi. Valiokunta pitää hyvänä, että digitalisaation merkitystä ja vaikutuksia liikennejärjestelmään on käsitelty selonteossa laajasti. Valiokunta katsoo, että digitalisaatio ja sen hyödyntäminen vaatii valtiotavallalta huomattavaa panostamista tähän kehitykseen liikennejärjestelmän toimivuuden ja Suomen kilpailukykyyn edistämiseksi. Valiokunta ehdottaa näin ollen eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että digitalisaation, liikennettä koskevan tiedon ja liikenteen uusien palvelujen mahdollistavien kilpailukyky- ja ympäristöetujen hyödyntämiseksi valtioneuvosto arvioi liikennejärjestelmän jatkokehittämisessä lisäpanostusten mahdollisuudet digitalisaation ja uusien liikenteen palvelujen edistämiseksi ja hyödyntämiseksi.

Arvoisa herra puhemies! Sähköinen lentoliikenne: Valiokunta kiinnittää huomiota sähköisen lentoliikenteen ennakoituun lisääntymiseen Euroopassa erityisesti lyhyillä matkoilla jo noin 4—5 vuoden aikajänteellä. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että asiaa ei ole juuri huomioitu selonteossa, ja pitää tärkeänä, että sähköisen lentoliikenteen mahdollisuuksia ja ympäristöetuja selvitetään. Valiokunta ehdottaa eduskunnan hyväksyttäväksi kannanoton, jonka mukaan eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto selvittää sähköisen lentoliikenteen hyödyntämismahdollisuudet erityisesti lyhyempien matkojen tarpeisiin seuraavan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa.

Liikenneturvallisuus:

Valiokunta pitää hyvänä, että liikennejärjestelmäsuunnitelmassa on huomioitu liikenneturvallisuuden keskeinen merkitys. Valiokunta painottaa liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevan kaikkia liikennemuotoja koskevan liikenneturvallisuusstrategian merkitystä liikenneturvallisuuden kehittämisessä. Valiokunta kuitenkin katsoo, että liikenneturvallisuus tulee ottaa keskeisenä näkökulmana huomioon myös selonteossa käsiteltävässä väyläinfrastruktuurin kehittämisessä ja ylläpidossa sekä uusissa investointihankkeissa. Valiokunta pitää erittäin tärkeänä, että valmisteilla oleva liikenteen turvallisuusstrategia yhteensovitetaan kaikilta osin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös liikennejärjestelmäsuunnitelmassa tehtyyn tärkeään huomioon ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuustyön keskeisestä roolista. Valiokunta viittaa tältä osin eduskunnan hyväksymään, valtiovarainvaliokunnan viime budjettimietintöön sisältyvään lausumaan, jossa eduskunta edellyttää tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittämistarpeiden selvittämistä sekä liikenneturvallisuustyön rahoituspuhjan varmistamista pitkäjänteisesti kestäväällä tavalla.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta ehdottaa, että eduskunta hyväksyisi neljäkohtaisen kannanoton selonteon johdosta. Kannanotot on lueteltu edellä puheenvuorossa.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö on yksimielinen.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja sitten mennään ryhmäpuheenvuoroihin. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

10.10 Seppo Eskelinen sd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On tärkeää, että saamme tänään käydä tämän palautekeskustelun liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnön pohjalta, kun valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma saa siunauksen ja toimeenpanoon päästään kovalla vauhdilla. Lämmin kiitos kaikille valmistelussa mukana olleille ja erityisesti hyvälle parlamentaariselle yhteistyölle.

Me sosiaalidemokraatit olemme jo pitkään puhuneet pitkäjänteisen liikennejärjestelmätöiden puolesta, ja meidän johdollamme tämä asia viedään nyt tänään maaliin. Ensimmäistä kertaa meillä on nyt Suomessa yhteisesti sovitut periaatteet ja kriteerit sille, miten liikennejärjestelmää kehitetään pitkällä aikavälillä. Suunnitelman myötä parannamme niin liikennejärjestelmän saavutettavuutta, kestävyyttä kuin tehokkuuttakin.

Arvoisa puhemies! Tämä strateginen suunnitelma koko liikennejärjestelmän kehittämisestä huomioi koko Suomen ja kaikki liikennemuodot. Sen ennakoitavuus paranee niin valtion, alueiden, kuntien kuin elinkeinoelämän näkökulmasta. Lisäksi erityisen tärkeää on, että EU-rahoituksen mahdollisuuksien hyödyntäminen lisääntyy, kun meillä on pitkälle tulevaisuuteen suunnittelunäkymät olemassa.

Keskeistä on, että suunnitelman myötä taataan koko Suomen elinvoimaisuus jatkossa. Alueellisesta näkökulmasta on tärkeää etenkin suunnitelmassa linjattu saavutettavuustavoite, joka edistää vahvasti maakuntien elinvoimaisuutta ja koko Suomen kasvuedellytyksien pohjaa. Erityisen tärkeänä me SDP:ssä pidämme sitä, että väyläverkkomme mittavaa korjausvelkaa vähennetään suunnitelmakauden aikana. Hallitusohjelmassahan on kirjattu jo 300 miljoonan euron perusväylänpidon lisärahoitus, jota nyt sitten suunnitelman mukaan jatketaan, ja vuoden 2025 alusta sitten tulee tasokorotus, 100 miljoonaa euroa, perusväylänpitoon. Lisäksi suunnitelmassa huomioidaan myös yleinen kustannustason nousu.

Arvoisa puhemies! Parhaillaan Väylävirasto valmistelee monivuotista investointiohjelmaa, joka toimii sitten budjettivalmistelun pohjana. Ohjelma sisältää linjaukset tulevien vuosien aikana käynnistettävistä liikennehankkeista, niiden toteuttamisjärjestyksestä ja rahoituksesta. Viestintävaliokunnan ja valtiovarainvaliokunnan tapaan me SDP:ssä olemme samaa mieltä, että ohjelmaan sisältyvillä hankkeilla tulee vahvistaa elinkeinoelämän ja alueiden kilpailukykyä ja saavutettavuutta. Eli investointiohjelman täytäntöönpanoon sitoutuminen on ensiarvoisen tärkeää. On kuitenkin syytä huomioida, että eduskunta on budjettivallan käyttäjä ja sitten viime kädessä talousarvioitten yhteydessä hankkeet hyväksytään.

Suunnitelmassa linjataan kriteerit sille, millä perusteiden tulevien 12 vuoden aikana käynnistettäviä liikennehankkeita edistetään. SDP pitää tärkeänä suunnitelmassa tehtyä linjausta aiempaa vahvemmassa panostuksesta raideliikenteeseen. Raideliikenteen lisääminen on tärkeä keino kestävän liikenteen edistämiseksi. Lisäksi raideverkkoomme kohdistuu valtavia peruskorjaustarpeita suunnitelmakauden aikana. Mutta ei kumminkaan pidä unohtaa myös tieliikennettä ja erityisesti alempaa tieverkkoa. Valtaosa Suomen liikenteestä kulkee

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

edelleen teitä pitkin. Tästä näkökulmasta onkin tärkeää, että perusväylänpidon rahoituksesta valtaosa kohdentuu suunnitelman linjauksen mukaisesti edelleen maanteille.

Erittäin merkittävä on myös suunnitelman linjaus yksityistieavustusten lisäämisestä. SDP pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmätyössä on huomioitu myös vesiliikenteen mahdollisuudet tulevaisuuden kestäville kuljetuksille. Keskeinen esimerkki on Saimaan kanavan tulevat investoinnit, joilla on vahva vaikutus koko Suomen ja erityisesti Itä-Suomen elinvoimaan. Lisäksi tulevaisuudessa tarvitaan sisävesiliikenteen kehittämistä ja sisävesisatamien kehittämisohjelma.

Meille sosiaalidemokraateille on ensiarvoisen tärkeää, että liikenneturvallisuus näyttäytyy suunnitelmassa läpileikkaavana teemana ja sen keskeisyys liikennejärjestelmässä huomioidaan vahvasti. Liikenneturvallisuuden parantamistoimiin erityisesti tieliikenteessä onkin jatkossa kiinnitettävä erityistä huomiota.

Arvoisa puhemies! Sosiaalidemokraattinen eduskuntaryhmä antaa tälle selonteolle täyden tukensa ja toivoo, että suunnitelman toimeenpano etenee toivotulla tavalla ja että siihen sitoudutaan myös tulevilla hallituskausilla. Pitkäjänteisellä työllä saamme liikennejärjestelmäämme isoja kestäviä kehitysaskelia.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Kankaanniemi, olkaa hyvä.

10.15 Toimi Kankaanniemi ps (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta on yksimielisessä mietinnössään hyväksynyt valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman periaatteet ja tavoitteet ja todennut eri liikennemuotojen tarpeet. Valtiovarainvaliokunnan lausunnon pohjalta se on ottanut kantaa rahoitukseen. Lisäksi mietintö sisältää kiitettävästi suunnitelman sisältöön liittyviä muita näkökohtia.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä korostaa suunnitelman peruseriaatteita, jotka ovat pitkäjänteinen sitoutuminen suunnitelmaan ja sen toteuttamiseksi tarvittavaan rahoitukseen. Pitkäjänteisyys ja sitoutuminen toteutuvat 12-vuotisen suunnitelman parlamentaarilla ja vaalikausittaisella laatimisella. Valiokunnan ehdottama tärkeä lausuma velvoittaa hallitusta ottamaan tarvittavat määrärahat julkisen talouden suunnitelmiin ja talousarvioihin.

Korostamme erityisesti saavutettavuutta ja tehokkuutta. Ne ovat Suomen viennille ja ulkomaisille yhteyksille tärkeitä. Kotimaan eri osien saavutettavuuden parantaminen on edellytys koko laajan maan elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumiskelpoisuuden turvaamiselle. Kaikkien fyysisten liikennemuotojen ja tietoliikenneyhteyksien merkitys korostuu.

Arvoisa puhemies! Liikenteen rahoitus on ollut vuosikymmeniä suunnittelematonta. Tämä on johtanut tehottomuuteen, mikä on hidastanut talouskasvua ja alueiden kehitystä. Jos suunnitelmallisuus nyt toteutuu, tehty parlamentaarinen työ ja valiokuntakäsittely eivät ole olleet turhia.

Yhteisrahoitusmalli on saanut runsaasti kritiikkiä. Perussuomalaisten eduskuntaryhmä pitää tärkeänä, että valiokunta esittää asiasta selkeää lausumaa, jolla varmistetaan, että valtio ei siirrä rahoitusvastuuta kunnille nykyistä enempää.

Maantieverkon perusväylänpidon rahoitustaso on vaihdellut vuosittain kohtuuttomasti. Valitettavasti Marinin hallituksen suunnitelmissa on vuosien 23 ja 24 kohdalla kuoppa. Suunnitelma menettää pohjaansa, jos liikenteen rahoitus edelleen heikkenee. Näin ei saa tapahtua.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Hallitus painottaa joukkoliikennettä sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuurin kehittämistä. Edellytämme, että tämä ei heikennä yksityisauton käytön edellytyksiä eikä kasvata liikkumisen kustannuksia.

Yhdymme valtiovarainvaliokunnan lausuntoon siitä, että Suomessa tarvitaan ratojen ohella kattava, hyväkuntoinen ja jatkuvasti kehittyvä maantieverkko. Suunnitelmassa tieverkon rahoitus on jäämässä vaatimattomaksi tarpeisiin ja korjausvelkaan nähden. Seuraavaa valtakunnallista suunnitelmaa laadittaessa rahoitukseen ja sen jakautumiseen on paineutettava huolellisesti. Silloin on arvioitava myös suuria ratahankkeita.

Suomi on EU:n nettomaksaja, ja maksuosuus on yhä kasvussa. Siksikin on tärkeää, että liikennehankkeet, myös maantiehankkeet, suunnitellaan niin, että varmistamme rahoituksen Verkkojen Eurooppa -rahoitusvälineestä. Suunnitelmien ja järjestelmän puutteet eivät saa olla tässä esteenä. Tähän valiokunta kiinnittää aiheellisesti vakavaa huomiota.

Arvoisa puhemies! Valtion liikenneverkko on kokonaisuus, jonka kaikkien osien toimivuus ja turvallisuus on välttämätöntä yksityisteistä valtateihin, meri- ja vesiliikenteestä lentoliikenteeseen, ratoihin ja tietoliikenteeseen asti.

Sähköisen lentoliikenteen hyödyntämistä tulee seurata ja edistää. Se voi ratkaista kotimaan lentojen puutteita. Tästä valiokunta ehdottaa tärkeää lausumaa.

Valiokunta kiinnittää huomiota suunnitelman vähäiseen teknologian mahdollisuuksien hyödyntämiseen. Digitalisaation osana esimerkiksi tekoäly, lohkoketjut ja 5G on syytä ottaa perusteellisen tarkastelun ja rahoituksen kohteiksi. Näiden hyödyntämisessä Suomen tulee tavoitella maailman kärkeä.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä yhtyy huoleen ikääntyvän väestön ja muiden erityisryhmien liikkumistarpeiden huomioon ottamisesta. Iän ja asuinpaikan luomaa eriarvoistumista tulee vähentää. Etätyön lisääntyessä tietoliikenneyhteydet tulee turvata.

Suunnitelman toteuttaminen jää Väyläviraston tehtäväksi. Sitä laadittaessa on kuultava muun muassa elinkeinoelämää ja alueita. Tärkeää on turvata eduskunnan riittävät vaikutusmahdollisuudet liikennepolitiikan toteutuksessa.

Arvoisa puhemies! Lopuksi lainaan edustaja Laaksoa, joka lähete keskustelussa kiteytti, että "liikennejärjestelmän on palveltava niin pihtiputaanmummoa, Kouvolan lakritsin tekiä kuin Kemin valtavaa uutta biotuotetehdasta". Tosi on! — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Tolvanen, olkaa hyvä.

10.21 Kari Tolvanen kok (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Käsittelemme tänään liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintöä, jossa käsitellään valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Se on kokonaisvaltainen ja pitkäjänteisesti parlamentaarisesti laadittu strategiapaperi, joka ohjaa maamme tie- ja raideinvestointeja sekä eri liikennemuotojen kehitystä aina vuoteen 32 asti.

Pitkäkestoisen strategian ja parlamentaarisen valmistelun tavoitteena on vähentää liikennejärjestelmän kehittämisen poukkoilevuutta ja turvata sen tasainen rahoitus muun muassa väylien korjausvelan systemaattiseksi pienentämiseksi. Tämän vuoksi on paikallaan kiittää eri eduskuntapuolueita siitä, että olemme saaneet valmisteltua kokonaisvaltaisen strategian varsin hyvällä yhteisymmärryksellä yli hallitus—oppositio-rajojen.

Kokoomus tukee pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämisessä, ja siksi tervehdimme ilolla tätä strategiaa. Haluamme sitoutua siihen, etteivät liikennemäärärahat poukkoile esimerkiksi hallituspohjasta tai vaalivoittajan aluepoliittisista intresseistä riippuen.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

On tärkeää, että liikennejärjestelmää kehitetään pitkäjänteisesti alueellinen tasapaino huomioiden ilman lyhytnäköistä kotiinpäin vetämistä.

Arvoisa puhemies! Väyläverkostomme korjausvelka on noin 2,8 miljardia euroa. 12-vuotiskauden aikana velkaa tullaan lyhentämään 2,2 miljardiin euroon. Työryhmässä valitsi yksimielisyys siitä, että perusväylänpidon rahoituksen tulee olla 1,4 miljardia euroa vuodessa. Tämä yksimielisyys on arvokas asia, sillä liikenneverkostomme kunto on keskeinen osa maamme kilpailukykyä ja eri seutukuntien saavutettavuutta.

Hallitus kuitenkin päätti heti selonteon valmistumisen jälkeen 12.5. kohdistaa julkisen talouden suunnitelmassa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle vuodesta 23 eteenpäin 110 miljoonan euron säästövelvoitteeseen. On tärkeää, että leikkausvelvoitetta ei kohdisteta perusväylänpidon rahoitukseen, jotta yhdessä sovittu 1,4 miljardin euron vuosittainen rahoitustaso toteutuu. Muutoin hallituksen toimet heikentävät vakavasti selonteon uskottavuutta ja vaikeuttavat sen toimeenpanoa.

Toimiva logistiikkaverkosto on taloutemme verisuonisto. Bruttokansantuotteemme ja vientimme liikkuvat rautateitä, maanteitä, vesiteitä ja nykyisin myös datakaapeleita pitkin. Kansainväliset yritykset arvostavat Suomea siksi, että olemme ennustettava, luotettava ja vakaa yhteiskunta. Perusinfraamme hyvä kunto on keskeinen osa tämän vakauden turvaamista.

Arvoisa puhemies! Liikkuminen on ihmisten perusoikeus ja kansalaisvapaus. 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ottaa tämän takaamiseksi askelia eteenpäin. Toimiva liikenneverkosto on välttämättömyys, jotta ihmiset kykenevät liikkumaan vapaasti ja edullisesti kunnissa ja kaupungeissa sekä niiden välillä.

Valitettavasti taivaanrannassa on myös liikkumisen vapautta uhkaavia myrskypilviä. Hallituksen polttoaineveronkorotukset ja suunnitelmat ruuhkamaksulainsäädännön hyväksymisestä ovat omiaan heikentämään liikkumisen vapautta ja nostamaan työtä tekevien ahkerien suomalaisten arjen kustannustaakkaa. Koronakriisistä elpyvä Suomi ei tarvitse yhtäkään työntekoa ja sen vastaanottamista haittaavaa uutta veromuotoa. Monen pienen ja keskituloisen suomalaisen työnteon kannattavuus lepää tämän varassa. Siksi asia ei ole todellakaan yhdentekevä.

Hallitukseen on valitettavasti pesiytynyt autoiluvastaista ajattelua, joka haluaa asettaa eri kulkumuotoja vastakkain. Tämä on lyhytnäköistä politiikkaa, todella lyhytnäköistä. Yksityisautoilun liikennesuoritteen merkittävä lasku tulevina vuosikymmeninä ei ole realismia. Tärkeämpää on vähentää autoliikenteen päästöjä, kuten nyt jo tapahtuu ja tulee tapahtumaan, eikä raippaverottaa itse liikkumista.

Arvoisa puhemies! Toinen uhka liikennejärjestelmämme rahoituksen suhteen on hallituksen runnoma sote-uudistus, jonka vuoksi kuntien tulonmuodostuskyky ja siten edellytykset investoida liikennejärjestelmään tulevat romahtamaan. Kun aiemmin elinvoimaisien kuntien ja kaupunkien tulopohja heikkenee, niiden edellytykset investoida liikenneväyliin heikentyvät oleellisesti.

Moni äärimmäisen tarpeellinen seudullinen hanke voi jatkossa hautautua, koska kuntien lyhyistyvät hartiat eivät pysty kannattelemaan yhtä laajoja investointiohjelmia kuin aikaisemmin. Epäedullinen yhteisrahoitusmalli kunnan ja valtion välillä yhdistettynä surkeaan sote-uudistukseen voi jäädättää jatkossa monia seudullisia hankkeita. Siksi onnetoman sote-uudistuksen valuviat vaikuttavat valitettavasti myös kuntiin ja niiden elinvoimainvestointeihin, [Puhemies koputtaa] kuten tärkeisiin liikennehankkeisiin, sinänsä ansiokkaasta ja arvokkaasta 12-vuotisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta huolimatta. —

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Kiitos. [Suna Kymäläinen: Se oli semmonen opposition puheenvuoro! — Jukka Gustafsson: Taas luotiin uhkakuvia!]

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Könttä, olkaa hyvä.

10.26 Joonas Könttä kesk (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien maa, jossa erilaisin liikkumisen keinoin suoritamme niin arjen askareet kuin juhannuksen juhlinnan. Osalle meistä riittää apostolinkyyti, toiset lentävät, ja on meitä myös moneen junaan. Valtaosa tarvitsee kuitenkin omaa autoa. Onkin erikoista, kuinka lähes viikoittain autoilijoita syyllistetään: syyllistetään siitä, että he tarvitsevat omaa autoa työssäkäyntiin, lasten harrastuksiin viemisiin ja kaupassa asiointiin, syyllistetään tavallisesta suomalaisen arjen elämisestä.

Joidenkin tutkijoiden ja eräiden poliitikkojen puheet uusista veroista ja maksuista ja korotuksista ovat vieraantuneet tavallisen suomalaisen kansalaisen arjesta ja pahasti. Oma autoa tarvitsevista tavallisista suomalaisista tehdään syyttä suotta ilmastonmuutoksen suurimpia aiheuttajia. Se ei ole oikein. Tarvitsemme autorauhan, jotta suomalaisten ei tarvitse joka viikko pelätä oman liikkumisensa puolesta, jotta autoilu on myös tulevaisuudessa mahdollista heille, jotka omaa autoa tarvitsevat, ja Suomessa meitä on paljon. Kohtuuhintaisilla autoilla, kohtuuhintaisilla polttoaineilla ja hyväkuntoisilla teillä tämän pitäisi olla pitkien etäisyyksien maassa itsestäänselvyys.

Keskusta pitää kiinni ihmisten liikkumisen vapaudesta, eikä keskusta hyväksy autoilun kustannusten kasvattamista. [Antero Laukkanen: Hyvä!] Olemme valmiita uudistamaan liikenteen verotusta entistä oikeudenmukaisemmaksi ja suosimaan kotimaisia uusiutuvia polttoaineita, mikä on autoilijan etu ja suomalaisen työn ja yrittäjyyden turva.

Arvoisa herra puhemies! Suomessa on 454 000 kilometriä tiestöä, yli 5 900 kilometriä raiteita, 21 Finavian lentokenttää, 16 300 kilometriä vesiväyliä ja tiedon valtaväylä internet. Kaikelle tälle liikennekokonaisuudelle ja vähän muullekin on nyt valmiina yhteisesti sovittu suunnitelma. Liikenneväylät ovat kaikkien meidän yhteistä kansallisuusomaisuuttamme, jotka on pidettävä kunnossa. Toimiva ja luotettava väyläverkko tarvitaan koko maassa, jotta lapsilla on turvallinen koulumatka, aikuisilla sujuvat liikenne- ja internetyhteydet ja elinkeinoelämällä baana auki maailmanmarkkinoille. Mitä parempikuntoiset väylät, mitä suuremmat mutkat ja mitä lyhyemmät matkat, sen parempi.

Kun tuossa juhannuksena ajoin pitkin Keski-Suomen teitä, ei tullut yllätyksenä asfaltin paikka paikan päällä ja nimismiehen kiharat soratiellä. Ei ole pihtiputaanmummolla esteetön kauppareissu eikä jämsänukolla vikavapaa verkko. Tähän tarvitsemme muutoksen.

Arvoisa herra puhemies! Keskustan mielestä suuremmissa tie- ja infrahankkeissa on nykyistä paremmin hyödynnettävä EU-rahoitusta. Uusia ja innovatiivisia rahoitusmuotoja ei saa poissulkea ideologisista syistä, eikä seudullista raideliikenteen järjestämistä myös maakunnissa saisi lailla estää. Tasapuoliset mahdollisuudet elää ja yrittää koko maassa on keskustan lähtökohta. Työelämän murroksesta on tullut totta viimeisen parin vuoden aikana. Uutta ei pidä vastustaa vain vastustamisen takia vaan sallia elämä sekä kaupunkien sykkeessä että mökkilaiturin liplatuksessa. Elinkeinoelämämme, yritykset ja yrittäjät tarvitsevat teiden ja raiteiden lisäksi kattavaa lentokenttäverkkoa maakunnissa, satamia sisävesillä ja rannikoilla ja nopeita yhteyksiä maan pinnalla ja tietoverkoissa. Vakaa valokuitu onkin uuden kasvun siemen. Keskustan mielestä suomalaiset ansaitsevat parempikuntoiset ja turvalliset liikenneväylät sekä pitkittäis- että poikittaissuunnassa.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Liikenne 12 -ohjelma on hyvin kirjoitettu, ja hyvin suunniteltu on puoliksi tehty, mutta puoliksi tehty ei tietenkään riitä. Keskusta on valmis tekemään myös sen toisen puolen: panostamaan infraan ja mahdollistamaan entistä turvallisemman ja nopeamman liikkumisen kaikille suomalaisille koko maassa. Tähän työhön kutsumme mukaan kaikki puolueet. [Juha Mäenpää: Tämä oli tyypillinen opposition puhe! — Jussi Halla-aho: Hyvä puheenvuoro, mutta seuraavaksi kuullaan hallituksen linja!]

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Soinikoski, olkaa hyvä.

10.31 Mirka Soinikoski vihr (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tulevaisuuden kestävä liikennejärjestelmän rakentamiseen tarvitaan laaja joukko erilaisia liikkumisen vaihtoehtoja, sillä se, mikä toimii yhtäällä, ei välttämättä ole mahdollista toisaalla. Kaupungeissa matka taittuu parhaiten julkisilla sekä kävellen ja pyöräillen. Pidemmät matkat on mukavinta ja ekologisinta kulkea junalla. Seutukunnissa ja maaseudulla tarvitaan toimivaa liityntäpysäköintiä sekä sähkö- ja biokaasuautojen latauspisteitä.

Noin viidesosa Suomen kaikista päästöistä syntyy liikenteestä, ja siksi me vihreät vaadimme liikenteeseen niin kunnianhimoisia päästövähennyksiä. Suomen tavoite puolittaa liikenteestä aiheutuvat päästöt vuoteen 2030 mennessä on juuri oikea suunta matkallamme kohti maailman ensimmäistä hiilineutraalia hyvinvointivaltiota. Liikennejärjestelmän tehostaminen on tärkeä osa tätä kokonaisuutta, ja parhaimmillaan kestävät liikkumisen muodot tuovat liikenteen palvelut yhä useamman suomalaisen saataville.

Eduskunnalle annettiin tällä viikolla selonteko ilmastovuosikertomuksesta, jonka mukaan kotimaan liikenteen päästöt laskivat vuonna 2020 kuusi prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Tähän vaikutti erityisesti koronapandemia, kun ajatut kilometrit vähenivät reippaasti.

Arvoisa puhemies! Ilmastovuosikertomuksen viesti on selvä: hiilineutraalius vuonna 2035 edellyttää lisää pikaisia toimia myös pandemian jälkeen. Jos päästöjä ei pystytä leikkaamaan liikenteestä, on se tehtävä jostain muualta. Näissä talkoissa jokaisen sektorin on tehtävä osansa.

Vihreiden lähtökohtana on ollut koko Liikenne 12 -työn ajan, että liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun on kuljettava rinnakkain fossiilittoman liikenteen tiekartan ja kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistuksen kanssa. Tätä myös liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa mietinnössään.

On selvää, ettei liikennejärjestelmä voi enää 2030-luvulla nojautua fossiilisiin polttoaineisiin. Meidän on paitsi sähköistettävä liikennettä kestävästi myös lisättävä biopohjaisten polttoaineiden osuutta liikenteessä. Luonnon tai ilmaston kannalta ei ole yhdentekevää, miten ja mistä liikenteen biopolttoaineet valmistetaan. Käytetäänkö valmistukseen neitseellistä biomassaa vai puhutaanko esimerkiksi neljännen sukupolven hiilineutraaleista biopolttoaineista ja kiertotaloudesta — erot polttoaineiden ympäristövaikutuksissa voivat olla suuria.

Arvoisa puhemies! Liikenteen kestävyys, energiatehokkuus ja alueiden saavutettavuus. Nämä päätavoitteet määritimme ohjausryhmässä tälle suunnitelmalle. Ne sitovat liikennejärjestelmän kehittämistyötä yli puoluerajojen ja yli vaalikausien. Näihin tavoitteisiin olemme yhdessä sitoutuneet. Jotta tämä parlamentaarinen, huolellinen valmistelu ei menisi hukkaan, on valtioneuvoston aidosti sitouduttava valtakunnallisen liikennejärjestelmä-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

suunnitelman linjauksiin. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että suunnitelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä.

Valiokunta kiinnittää mietinnössään perustellusti huomiota liikennepolitiikan suurimpaan haasteeseen, rahoitukseen. On tärkeää, ettei esitetyllä yhteisrahoitusmallilla muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita. Valtion ja kuntien välisen sopimusyhteistyön on jatkossakin nojattava luottamukseen ja kumppanuuteen tavoitteena ennistää paremman liikennejärjestelmän rakentaminen yhteiseksi parhaaksi.

Toinen liikennepolitiikan suurista haasteista on ollut pitkäjänteisyyden puuttuminen. Myös tähän liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaa ratkaisuja. Valiokunta korostaa liikenteen uusien palvelujen ja digitalisaation hyödyntämistä liikennejärjestelmän jatkokehittämässä. Maailma ympärillämme muuttuu kovaa vauhtia ja niin myös liikenne ja liikkumisen tarpeet. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa on muokattava sitä mukaa kuin uusia, kestävämpiä liikkumisen tapoja syntyy.

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

Me vihreät haluamme, että yhä useampi suomalainen voi jatkossa valita matkavälineekseen junan saastuttavimpien vaihtoehtojen sijaan. Toimiva ja matkustajia hyvin palveleva raideliikenne onkin kestävä liikennejärjestelmän avaintekijä.

Arvoisa puhemies! Kannatamme vihreässä eduskuntaryhmässä lämpimästi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita, ja haluan ohjausryhmän jäsenenä vielä kiittää hyvistä yhteistyöstä sekä toivottaa vihreän eduskuntaryhmän puolesta hyvää kesää kaikille.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kyllönen, olkaa hyvä.

10.36 Merja Kyllönen vas (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies!

Rakastan mä teitä,
rautateitä,
maanteitä,
pyöräteitä,
meriteitä,
vesiteitä,
metsäteitä,
pihateitä,
rakastan mä teitä.

Rakastan teitä, koska erilaiset tiet ovat inhimillisen toiminnan ja elämän mahdollistaja. Hyvin suunniteltu kokonaisliikennejärjestelmä on omanlaisensa insinööritaitteen, tieteen ja kulttuurin yhdistelmä, jonka avulla me rakennamme toimivampaa ja kestävämpää tulevaisuutta. Liikenne vaikuttaa aivan kaikkeen: asumiseen, työelämään, yrittämiseen, rakentamiseen, ilmastoon, ympäristöön, terveyteen, hyvinvointiin. Nyt laadittu 12-vuotinen lii-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

kennejärjestelmäsuunnitelma on historiallinen kokonaisuus, joka tarkastelee eri liikenne-
muotoja pakettina aivan uudella tapaa: rautateitä, pyöräteitä, vesiteitä, maanteitä, digiteitä,
highwayita.

Kokonaisvaltainen tarkastelu ei saa kuitenkaan jäädä tähän. Tätä yhteiskunnallista ko-
konaisuutta on koottava jatkossa vieläkin paremmin, ja on kyettävä tarkastelemaan kaik-
kia liikennemuotoja laajemmin yhdessä ja niiden suhdetta kaikkeen tekemiseen yhteiskun-
nassamme.

Uudenlainen, tulevaisuuteen rohkeasti suuntaava tekeminen ja uudet tavat toimia ja et-
siä ratkaisuja mahdollistavat paremmin myös toivottujen EU-rahojen menestyksekkään
hakuprosessin Suomeen.

Meidän on yhdessä luotava tiivis, suunnitelmallinen sekä ilmasto-, ympäristö ja käyttä-
jäystävällinen verkko, jossa jokaisella proomulla ja fiksusti käytetyllä sähköpotkulaudal-
lakin on oma tehtävänsä ja turvallinen paikkansa. On pidettävä huoli siitä, että turvallisen
ja palvelevan liikennejärjestelmän rihmastot ulottuvat kaikkialle sinne, missä ihmiset itse
haluavat maallista majaansa pitää.

Arvoisa puhemies! Tähän jos johonkin pystytään parlamentaarisella yhteistyöllä. On
hyvä miettiä, kannattaako pienen, väkimäärältään vähäisen kansan käyttää aikaansa ja
energiaansa keskinäiseen inttämiseen ja vänkäämiseen vai voisimmeko laajemminkin yh-
teisissä, kansakuntamme tulevaisuuden kannalta kriittisissä asioissa lähteä hakemaan laa-
jaa yhteisymmärrystä ja yhdessä tekemistä. Kaikesta ei lainkaan tarvitse olla aina samaa
mieltä, mutta yhteisen näkemyksen rakentaminen ja hakeminen on tärkeää aikakautena,
jolloin väistämättä systeemin muutos on tulossa niin liikkumisen, työn tekemisen kuin
digitaalisen murroksenkin kautta. Uskallan väittää, että ne joukkueet, jotka ensimmäisenä
uskaltavat etsiä yhteisiä nimittäjiä ja hakea pelikentälle yhteistä maalia omaan maaliin pot-
kimisen sijasta, tulevat pärjäämään ja löytämään myös liikenteestä ja sen uudenlaisesta te-
kemisestä tulevaisuuden vienti- ja myyntituotteita.

Arvoisa puhemies! Olkaamme rohkeita ja tehkäämme jatkossakin asioita yhdessä. Sopi
ja yhteistyö tämän liikennesuunnitelman laadinnassa antoi uskoa yhteistyökykyyn. Kiitos
siitä jokaiselle tässä työssä mukana olleelle. Huolehdataan yhdessä siitä, että hyvien yhte-
yksien avulla me pidämme koko Suomen huoltovarmana ja elinvoimaisena, vähennämme
päästöjä ja mahdollistamme entistä sujuvamman työ- ja vapaa-ajan liikenteen kaikille, ei
vain harvoille. Tulevaisuus on tehtävissä, fiksusti, yhdessä, ei ripustautumalla asioihin,
vaan katsomalla rohkeasti eteenpäin, hakien uusia, toimivia ratkaisuja kaikkien toimijoi-
den kanssa yhteistyössä. Niin me palvelemme ihmisiä ja yhteiskuntaa parhaalla mahdolli-
sella tavalla. Yhteistyöllä eteenpäin! — Kiitoksia kaikille.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Sedan ledamot Ollikainen.

10.41 **Mikko Ollikainen r** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Det är
ett stort nöje att vara här i dag för att godkänna Finlands första riksomfattande trafiksys-
templan. Det är en historisk plan som kommer att bli en väldigt viktig del i vårt utveck-
lingsarbete — i alla trafikformer, som det har kommit fram här tidigare också. När vi ut-
vecklar infrastrukturen i vårt land behövs det långsiktighet. Det är precis vad den här pla-
nen handlar om.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Jokainen meistä eri rooleissamme on riippuvainen toimivasta liikenneverkosta eri muodoissa. Se vaikuttaa meihin paljon enemmän kuin osaamme kuvitellakaan. Sehän vaikuttaa ihan kaikkialla. Toimiva liikenneverkko luo tulevaisuudenuskoa. Siksi meille RKP:ssä on myös ollut erityisen tärkeää ja hienoa, että suunnitelmassa selkeästi todetaan lähtökohdaksi, että liikenneverkko takaa koko Suomen saavutettavuuden ja että myös alempaan tieverkkoon täytyy panostaa. Myös sisävesi- ja saaristoliikenteestä tulee pitää huolta.

Ärade talman! Redogörelsen bygger på två utgångspunkter. Man ska förbinda sig till planen på lång sikt och således ska också finansieringen vara långsiktig. Även kommunikationsutskottet betonar detta i sitt utlåtande. Vi vet alla att det eftersatta underhållet, den så kallade reparationsskulden, har blivit stort under årens lopp. Just därför är denna plan så viktig och värdefull, att vi har en gemensam vision som vi har utarbetat parlamentariskt om hur vi ska utveckla vårt transportsystem. Enligt den här planen minskar reparationsskulden från 2,8 miljarder till 2,2 miljarder under den här perioden.

Den parlamentariska styrgruppen, där jag hade förmånen att delta, ansåg att målet på lång sikt ska vara att finansieringsnivån i genomsnitt ska motsvara en procent av bruttonationalprodukten. Såsom alla finansieringslösningar innebär det här också vissa utmaningar, vi vet det. Samtidigt måste vi dock komma ihåg att satsningar på vårt transportsystem också är satsningar på företagens konkurrenskraft och bekämpningen av klimatförändringen.

Vienti on Suomelle kaiken a ja o. Vanhan sanonnan mukaan Suomi on saari, ja tänäkin päivänä se on hyvin kuvaava ilmaisu. Suomi on riippuvainen siitä, että satamamme toimivat hyvin. Siksi me RKP:ssä olemme korostaneet satamien ja alueellisten lentokenttien merkitystä. Meidän tulee päästä ulkomaille myös maakuntakentiltä. Ja näen sen todella hienona, että valiokunta nosti esille sähköisen lentoliikenteen mahdollisuudet. Se oli todella hieno ja hyvä asia. Monet Suomen satamat ovat osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa. Tämä suunnitelma auttaa EU-rahoituksen saamisessa. Tämä luo mahdollisuuksia. Samanaikaisesti myös muiden satamien kehittäminen on tärkeää, aivan kuten suunnitelmassa todetaan. Valtio sitoutuu myös vaikuttamaan merten moottoritiet -konseptin kehittämiseen. Tavoitteena on laaja-alaisesti parantaa suomalaisten yritysten toimintaedellytyksiä ja yhteyksiä keskeisille markkina-alueille.

Jotta satamamme ovat toimivia, on toimiva logistiikka elintärkeä kaikkialle Suomeen. Tällaisia elintärkeitä teitä on meillä esimerkiksi vientirannikolla elikkä länsirannikolla: meidän valtatie 8 on todella tärkeä meidän viennille. Panostuksia on tehty tällä kaudella, mutta tarpeita on monia, ja tämä tulisi myös huomioida Väyläviraston investointiohjelmassa. Vientirannikon valtateilla on myös edellytyksiä olla etunenässä yksi Suomen älyteistä tulevaisuudessa.

Ärade talman! Framtiden kommer att förändra vårt transportsystem. För tillfället finns det en hel del halvfulla långtradare och fartygscontainrar, och här ska digitaliseringen vara en god möjlighet. Det är också viktigt att våra vägplaner digitaliseras. Det ökar transparensen. Det är viktigt för folk att veta vilka vägar som prioriteras framom andra.

Den här planen är en jättebra och fin plan att bygga vidare på långsiktigt, med tanke på hur vi har vårt trafiksystem i framtiden. Vi i svenska riksdagsgruppen stödjer den här pla-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

nen och vi ser fram emot att det också i fortsättningen är konsensus kring trafiksatsningar i framtiden i vårt land. — Tack, kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Tack. — Edustaja Laukkanen, olkaa hyvä.

10.46 Antero Laukkanen kd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikennevaliokunnan mietintö on erittäin hyvin ja huolella kirjoitettu. Se on kuin totuuden torvi ja hätähuuto korjausvelan lyhentämiseksi kiireellisesti. Sen havainnot ovat ajankohtaisia, ja se tukee Liikenne 12:n pitkäjänteistä suunnitelmaa, samoin kuin valtiovarainvaliokunnan havainnot.

Liikenne on suomalaisille kotitalouksille toiseksi suurin kustannuserä. Liikenneverkon toimivuus koskettaa meitä jokaista, suoraan tai välillisesti, elämämme jokaisena päivänä. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Liikenne 12 on hyvin tärkeä strateginen asiakirja ja, arvoisa puhemies, olisi ansainnut käsittelyynsä paremman ajankohdan kuin kevätkauden viime hetket. Ehdottomasti tämä olisi pitänyt ottaa syksyn alkuun. No, tässä kuitenkin menemme. [Ilkka Kanerva: Tähän on erityisyy! — Suna Kymäläisen välihuuto]

Suunnitelmalle annetut päätavoitteet — lisätä saavutettavuutta, kestävyyttä ja tehokkuutta — ovat kannatettavat, ja parlamentaarisesti toteutettuna suunnitelma tuo ylivaalikautista ennakoitavuutta liikennejärjestelmän kehittämiseen. Tavoitteena on, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden sekä vastaa erityisesti myös elinkeinon, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin.

Arvoisa puhemies! Hyvin suunniteltu on kuitenkin vielä täysin tekemättä: [Joonas Könttä: Puoliksi tehty!]

Todellisuudessa maamme liikenneverkko on heikossa kunnossa, heikommassa kuin monessa meitä köyhemmässä maassa. Tiepäällysteen epätasaisuus, päällystevauriot ja urat lisäävät myös polttoaineen kulutusta ja heikentävät turvallisuutta.

Liikenneverkon korjausvelka on paisunut lähes kolmeen miljardiin euroon. Myös rataverkon kunnossapitoon tarvitaan miljardeja ilman uusia raidehankkeita.

Kaupungeissa kevyen liikenteen väylät ja katuverkot alkavat paikoin olla kapasiteetiltaan riittämättömiä — onneksi siihen on tulossa nyt lisää rahaa, kun pyöräilyn suosio kasvaa.

Väyläverkon hoito on kuin hampaiden hoito. On edullisempaa korjata ajoissa kuin vasta sitten, kun kalusto on jo lähes hajonnut. Nyt maksamme kalliisti teiden hoitamattomuutta. Parlamentaarisisessa työryhmässä asetimme kunnianhimoisen tavoitteen liikennejärjestelmän rahoituksen nostamiseksi noin 1 prosenttiin bruttokansantuotteesta.

Tavoite jää kuitenkin tyhjäksi, mikäli rahoituksesta ei pidetä huolta. Autoilijoilta perittävät maksut ovat noin 8 miljardia euroa vuodessa, mutta koko liikenneverkon kunnossapitoon käytetään vain noin 1,8 miljardia, kuntien osuus mukaan lukien. Kansalaisilla on oikeus odottaa, että kerättäville veroille ja maksuille saadaan vastinetta ja tiet myös hoidetaan. Ruotsissa vastaava kerättävä raha on noin 13 miljardia, ja siitä tienhoitoon palauteaan 8 miljardia. Ero on merkittävä, ja sen kyllä huomaa, kun Ruotsissa käy.

Kevään 2021 kehysriihessä liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle päätettiin kohdistaa vuodesta 2023 eteenpäin 110 miljoonan säästövelvoite. Määrärahaleikkaus ei ainakaan lisää suunnitelman uskottavuutta, ja on hyvä, että valiokunta kiinnitti tähän huomiota.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Arvoisa puhemies! Kaksitoistavuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää myös kysymysmerkkejä. Ne liittyvät alueelliseen yhdenvertaisuuteen ja uusien hankkeiden rahoitukseen. Selonteon mukainen sopimuksellinen yhteisrahoitus johtaa valtion väylärahoitusvastuun siirtämiseen yhä enemmän kunnille, mitä kristillisdemokraatit eivät voi pitää kuntatalouden ja kuntien tasavertaisen kohtelun kannalta hyväksyttävänä.

Suomen vientiteollisuuden arvosta merkittävä osa, samoin kuin elintarvikehuoltomme, perustuu maakunnissa tapahtuvaan tuotantoon. Tavaraliikenteestä lähes 90 prosenttia kulkee pyörillä. Liikenneverkon täytyy ottaa huomioon koko maa.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmassa esillä olevien isojen raidehankkeiden tarpeellisuutta on arvioitava tarkkaan. Koronapandemia on vähentämässä työpaikkaliikkumista pysyvästi, mikä tulee huomioida uusien hankkeiden kustannushyötyarvioissa. On perusteltua kysyä, onko järkevää laittaa 4 miljardia 20 minuutin matka-ajan lyhenemiseen vai olisiko sama raha laitettava ensin korjausvelan poistamiseen.

Työn voisi aloittaa heti, ja se tuottaisi työtä ja verotuloja välittömästi. Kiireisenä tulisi käynnistää pääradan korjaaminen ja olemassa olevan rataverkon pitäminen kunnossa. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Nyt olisi mahdollisuus käydä debattia. Pyydän heitä, jotka haluavat osallistua debattiin, nousemaan seisomaan ja painamaan V-painiketta. — Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

10.52 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensimmäiseksi myös omalta osaltani kiitokset työryhmälle ja valiokunnalle, ja sitten muutamia huomioita tässä erityisesti opposition esittämistä väitteistä.

On totta tämä huoli 110 miljoonan euron säästövelvoitteesta, jonka valiokuntakin otti mietinnössään esille, mutta muistamme toki sen, että tämä hallitus sopi säästöistä, jotta paluu kehyksiin olisi mahdollista vuonna 2024. Tässä tietenkin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on isoja väylämomentteja, joiden määrärahat eivät ole lakiin pohjautuvia, ja sen vuoksi katseet kohdistuvat valitettavasti liikenteen puolelle, kun ei haluta tehdä leikkauksia aivan oikeutetusti koulutuksesta tai sosiaaliturvasta ja niin edespäin. Mutta säästön lopullinen kohdentaminen tulee ensi keväänä, ja vahingot Liikenne 12 -työlle pyritään minimoimaan. Tärkeätä on huomata, että on hyvä, [Puhemies: Aika!] että keskustelomme tästä selonteosta nyt, sillä tällä on budjettia ohjaava vaikutus.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kankaanniemi, olkaa hyvä.

10.53 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suunnitelmallisuus ja rahoitus ovat tässä kaksi ihan avainsanaa. Tämän rahoituksen osalta työryhmässä, tai parlamentaarisisessa ohjausryhmässä, tietysti käytiin vahvaa keskustelua EU-rahoituksesta. Toivon mukaan nyt tämä suunnitelmallisuus tuo sen mahdollisuuden, että saamme osuuden EU-rahoituksesta, väylien Eurooppa-rahoista, joita ei tähän mennessä ole juurikaan saatu.

Toinen iso kysymys oli tämä kuntien kohtelu. On aivan selvää, että sote-uudistus heikentää kuntien investointikykyä ja silloin myös liikennehankkeita. Siksi on tärkeää, että kunnille ei tässä hallitus aja uusia rasitteita. Tällainen pyrkimys siellä parlamentaarisisessa

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

ryhmässä oli voimakas, mutta saimme sen siellä torjuttua. Ja kiitos valiokunnalle, joka nyt vielä lausumalla varmistaa sitä, että [Puhemies: Aika!] näin ei tapahdu.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Marttinen, olkaa hyvä.

10.54 Matias Marttinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Haluan kiittää kyllä kaikkia eduskuntaryhmiä tästä yhteisestä työstä, sillä tämä uusi suunnitelma antaa kyllä erinomaisen pohjan pitkäjänteiseen liikennepolitiikkaan.

Mutta, herra puhemies, toinen asia: Kuuntelin tarkasti edustaja Köntän puheenvuoroa. Olemme käsitelleet myös liikenteen rahoitusta, ja kun edustaja Könttä totesi täällä, että pitää julistaa tällainen autorauha, niin mitä autorauhaa tämä hallitus on tehnyt kiristämällä polttoaineiden verotusta, [Suna Kymäläisen välihuuto] poistamalla kaikkein puhtaimman dieselin verotuen ja suunnittelemalla uusia ruuhkamaksuja, jotka tarkoittavat satojen eurojen, jopa tuhannen euron, lisäkustannusta työssäkäyville suomalaisille? Jos te haluatte julistaa autorauhan, se tarkoittaa silloin sitä, että teidän täytyy välittömästi kuopata tämä tietullien, ruuhkamaksujen, [Puhemies koputtaa] valmistelu ja [Puhemies: Aika!] jättää autoilijat rauhaan.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Könttä, olkaa hyvä.

10.55 Joonas Könttä kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Edustaja Marttinen hyvin tietää, että on kuntien asia päättää siitä mahdollisesta ruuhkamaksusta ja kokoomusjohtoinen Helsinki sitten itse päättää siitä, ja mikäli kokoomusjohtoinen Helsinki ei niitä halua, niin kokoomusjohtoinen Helsinki ei varmasti niitä sitten aseta.

Mutta mitä tulee tähän suunnitelmaan, niin pidän tärkeänä nyt sitä, että meillä on tämä monivuotinen suunnitelma, mutta alueellisuus on tärkeää huomioida myös jatkossa, mitä tulee rahoitukseen. Ja kun nyt on onneksi saatu hieno päätös siitä, että MAL-sopimuksia laajennettiin uusille kaupunkiseuduille — Jyväskylään, Lahteen, Kuopioon — niin toivon, että hallitus ja kaikki me päättäjät pidämme huolta siitä, että myös muut seutukaupungit ja pienemmätkin kunnat saavat osuutensa tärkeistä liikenneinvestoinneista. Ja täytyy muistaa, että aina kun parannamme teitä, vähennämme mäkiiä, suoristamme mutkia, niin se vähentää myös liikenteen päästöjä ja helpottaa ihan sitä tavallisen ihmisen arkea monin tavoin. Tämä on tärkeää huomioida liikennepolitiikassa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Edustaja Mäenpää, olkaa hyvä.

10.56 Juha Mäenpää ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on ihan hyvä suunnitelma, mutta hieman tuntuu kyllä tavallansa korulauseilta. Haluaisin vielä palata tuohon edustaja Köntän puheenvuoroon, jossa hän autorauhaa julisti. Olette korottaneet itse polttoaineveroja, ja te tiedätte varsin hyvin, että tämä koskee erityisesti maaseudun pitkän matkan työntekijöitä ja rasittaa heitä ja heidän työntekoansa, työssä käymisen kannattavuutta. Tämä ei voi jatkua näin.

Samalla, kun täällä nyt on autorauhasta puhuttu, minä voin puhua myös pyörätieköyhyydestä. Ihmettelen sitä, että täällä kovasti julistetaan pyöräilystä, mutta niin vaan ne ra-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

hat jäävät tuonne maaseudulle tulematta. Liikenneturvallisuutta parantavien pyöräteiden rahoitusta ei sinne tule.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Koskinen, olkaa hyvä.

10.58 Johannes Koskinen sd (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Liikennevaliokunta on hyvin ottanut huomioon valtiovarainvaliokunnan lausunnossaan esittämät asiat. Eri-tyisen kipeähän tässä lähivuosien tilanteessa on tuo isojen investointien kohtalo, kehittämishankkeiden kohtalo, että niihin kehyksissä olevat varat ovat riittämättömät, ja kuitenkin meidän pitäisi ohjata juuri sen takia, että saadaan myös EU-rahoitusta erityisesti raidepuolen välttämättömiin nykyisen rataverkon kehittämiskohteisiin. Sinne tarvitaan kaksoisraiteita pääradalle pitkälle matkalle ja myöskin muille pääyhteyksille, ja Valtionrautateilla on isot ja hyvin huolellisetkin tarkeysjärjestysarvioinnit tehtynä, mutta meidän pitää silloin myös pystyä budjetissa ohjaamaan riittävän isot summat lähivuosille, jotta ne etenevät. Ja sitten nämä tulevien vuosikymmenien hankkeet hankeyhtiöiden kautta: niidenkin suunnittelua on tietysti [Puhemies koputtaa] hyvä viedä eteenpäin, mutta niiden toteuttamisaika tulee sitten myöhemmin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Tolvanen, olkaa hyvä.

10.59 Kari Tolvanen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Marttinen tuossa käyttikin hyvän puheenvuoron äsken, [Aki Lindén: Ei se kovin hyvä ollut!] ja osaltani kanssa haluan kiittää tästä 12-vuotisesta suunnitelmasta. Se on hyvä.

Ongelma edustaja Marttisen kertoman lisäksi on tämä rahoitus, josta todella olemme kaikki varmaan huolissamme, ja todella toivomme, että niitä 110:tä miljoonaa euroa ei otettaisi pois perusväylänpidosta. Se on se yksi tärkeä asia, ja siitähän meillä on tällainen kannanottoehdotuskin valiokunnassa saatu aikaiseksi.

Toinen huolenaiheeni on tämä yhteisrahoitusmalli: Kuntien taloudellinen tilanne kurjistuu. Kunnilla ei ole enää varaa — valitettavasti niilläkään kunnilla, joilla aikaisemmin on ollut — investoida liikennehankkeisiin kuten aikaisemmin. Se on se toinen huolenaihe, ettei nyt kaikki pysähdy siihen, että kunnilla ei ole rahaa. Onneksi tästäkin nyt saatiin valiokunnan mietintöön tällainen kannanottoehdotus, ja toivon, että näitä todella sitten tämä hallitus ja myös seuraavat hallitukset kuuntelevat.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kosonen, olkaa hyvä.

11.00 Hanna Kosonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitän kaikkia tähän työhön osallistuneita. On tosi oleellista, että nyt meillä on viimein tällainen pitkän tähtäimen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Muutama huomio: Tietenkin teiden kunnossapito ja saavutettavuus on laajassa Suomessa oleellisen tärkeää, ja vaikka meillä on haasteita näiden uusien isojen, leveiden tieyhteyksien rakentamisen suhteen, niin aina on pidettävä huolta siitä, että meillä olemassa olevat tiet kuitenkin ovat sitten kunnossa. Voin sanoa, että kokemusta on Savonlinnan seudulta, missä tie 14 saa kyllä asfalttia mutta juuri muualla ei mitään kunnossapitotöitä tehdä. Eli kyllä toivoisin semmoista tasapuolisuutta kunnossapitotoimenpiteisiin.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Raideliikenne on yksi äärimmäisen tärkeä asia. Siinä ollaan Suomessa takamatkalla, ja toivon todella, [Puhemies koputtaa] että esimerkiksi tämä työ nyt sitten edesauttaa raide liikenteen kehittämistä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Laukkanen, olkaa hyvä.

11.01 Antero Laukkanen kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Keskeisiä työvälineitä tämän suunnitelman onnistumisessa ovat todellakin kustannushyötylaskelma sekä rahoitusratkaisut. Kun parlamentaarisisessa työryhmässä mietimme näitä rahoituksia, saimme erittäin laajan kuvauksen siitä, miten Pohjoismaissa ja Euroopassa erilaisia rahoitusmalleja käytetään teiden rakentamiseen ja hoitamiseen. Valitettavasti meillä on tässä valtakunnassa erittäin kapea-alainen näkemys rahoitusmahdollisuuksista, ja tässä pitäisi tapahtua parlamentaarinen oikein metrin loikka ylöspäin, ottaa rohkea etunoja ja keskittyä siihen, että esimerkiksi tätä korjausvelkaa varten vaikka perustettaisiin oma korjausyhtiö. Kun Suomella on hyvä luottotilanne, saamme rahaa tällaisiin hankkeisiin, ne myös tuottaisivat heti tuloja, kun teiden kunnossapito käynnistettäisiin välittömästi.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kyllönen, olkaa hyvä.

11.02 Merja Kyllönen vas (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Liikenneturvallisuuksityö on äärimmäisen tärkeä asia, josta mielestäni meillä edelleenkin puhutaan liian vähän. Puhutaan miljardivaikutuksista suhteessa siihen, mitä vammautumiset, työkyvyn ja toimintakyvyn menetykset, hoitokulut, kuolemat, sairaanhoito ja kuntoutus maksavat yhteiskunnassamme. Siellä olisi saatavissa miljardeja teiden kunnossapitoon, jos me tekisimme ahkerammin liikenneturvallisuuksityötä, ja sen takia toivoisinkin, että kaikki puolueet lähtisivät vahvasti edistämään sitä ajatusta, että liikenneturvallisuuskustannuksia koskevaa lainsäädäntöä korjattaisiin kiireellisesti. Tämä olisi äärimmäisen tärkeää myöskin tämän ennalta ehkäisevän työn turvaamisen eteen. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Edustaja Risikko, olkaa hyvä.

11.03 Paula Risikko kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitoksia tästä työstä, mitä valiokunta on tehnyt ja mitä kaiken kaikkiaan tähän järjestelmäsuunnitelmaan on tehty parlamentaarisesti. On erittäin tärkeää, että meillä on tällainen pitkäjänteinen suunnitelma, jossa sitoutetaan eri puolueita ja eri ryhmiä pitkäjänteiseen työhön.

Kyllähän siinä, mitä tuli äsken tuossa keskustan puheenvuorossa, nyt näkyi kaksilla raitteilla tai kaksilla väylillä ajamista, mutta toisaalta on hienoa, jos tällainen ajattelu on keskustassa, ja sehän nyt näkyy tietysti budjettiriihessä, miten se todentuu. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Edustaja Kivisaari, olkaa hyvä.

11.04 Pasi Kivisaari kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sananen liityntäpysäköinnistä, jonka myös liikenne- ja viestintävaliokunta on ansiokkaasti huomionnut. Sil-lähän tarkoitetaan julkiseen liikenteeseen välittömästi liittyvää pysäköintiä, ja se palvelee ympäristötavoitteiden lisäksi sujuvien matkaketjujen muodostamista. Suomessa on monia

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

aseman seutuja, joita kunnat ja kaupungit haluavat kehittää. Esimerkiksi Seinäjoella, siis pääradan varressa, se on yksi keskeisimmistä kaupunkistrategioista. Pidänkin erittäin välttämättömänä, että aseman seutuihin liittyvissä hankkeissa, joihin usein liityntäpysäköinnit kuuluvat, valtio ei jätä kaupunkeja yksin. Siksi, puhemies, tervehdin tässä kohtaa ilolla sitä, että selonteko sitouttaa valtion roolia ja kannustaa myöskin [Puhemies koputtaa] vahvaan yhteistyöhön.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kiljunen, Kimmo, olkaa hyvä.

11.05 Kimmo Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Könttä avasi keskustelun termillä ”autorauha”, ja monet ovat viitanneetkin siihen. Kuvittelen sen termin pitävän sisällään ajatuksen siitä, että vältettäisiin autoilijoiden kapina eli jollain tavalla turvattaisiin myöskin ne olosuhteet, joissa henkilöautoilla olisi järkevä toimia.

Täällä on tuotu moneen kertaan esille se, että hallitus on panostanut perusväyliin, joukkoliikennejärjestelmiin, raideratkaisuihin ja muihin, jotka kaikki auttavat myöskin sitä autorauhaa. Mutta kieltämättä se suurin kysymys ei ole bensaveron, joka on automaattista inflaatiotarkistusta, vaan se, että meillä on aidosti tässä yhteiskunnassa ilmiöitä, joilla kiusataan autoilua. Tämä pysäköintijärjestelmä, pysäköintibisnes, joka on syntynyt, on täysin kohtuuton tilanne, ja on hienoa, että 122 kansanedustajan aloite on lakivaliokunnassa käsitellyssä. Se, että saadaan lakisäätö pohja tälle pysäköintivalvonnalle, on yksi semmoinen iso asia, jolla autoilun rauhaa kyllä turvataan.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja edustaja Kanerva, olkaa hyvä.

11.06 Ilkka Kanerva kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Harmi, että asianomainen ministeri ei pysty olemaan paikalla tässä keskustelussa.

Kyllä tämä koko operaatio jättää hyvin paljon isoja rakenteellisia haasteita. Korjausvelka on ilman muuta yksi sellainen, mutta yhtä lailla tämä investointitason vakavuus, joka tänä päivänä riivaa Suomea, on sellainen kysymys, jota pitäisi avoimesti katsoa. Tälle suunnitteluvälille on reilun 6 miljardin investointitaso koko Suomeen ilman näitä hyvin tärkeitä rakenteellisia raidehankerakentamisia, -hankkeita hankeyhtiöiden muodossa.

Me olemme ison kysymyksen edessä, jos me emme kykene uudistamaan suomalaista liikenneinfraa kilpailukykyisyyden merkeissä. Siksi alleviivaan tarvetta nähdä asia siinä valossa, joka tulee myöskin nähtäväksi [Puhemies koputtaa] meidän kansainvälisten yhteyksiemme kautta, Euroopan unionin [Puhemies: Kiitos!] rahoittamien hankkeitten priorisoinnissa niin, [Puhemies: Aika!] että ne saadaan toteutettua, koska niillä edistetään paitsi kestävää kehitystä [Puhemies: Kiitoksia!] myöskin meidän kilpailukykyämme.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Lindén, olkaa hyvä.

11.07 Aki Lindén sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Jätän yleisen liikennepolitiikan varsinaiseen puheenvuorooni ja nyt käytän puheenvuoron hyvin arkisesta asiasta.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Katsoin 15.6., että vuosi sitten vaihtamani auton mittariin oli kertynyt 46 000 kilometriä vuodessa. Kun olen 50 vuotta autoillut, eikä tämä ollut millään lailla poikkeuksellinen vuosi, olen 2 miljoonan kilometrin autoilija — hakenee tässä salissa vertaistaan — ja katson aika paljon autoilun kannalta näitä asioita. Pori—Turku-tien, joka on osa valtatie kahdeksikkoa, jonka täällä erinomaisesti edustajakollega Ollikainen nosti esille, olen ajanut noin 2 000 kertaa. Siellä on liikennevalot keskellä Laitilaa. Siellä ovat ohituskaistat harvassa. Kerran ajoin 50 kilometriä viittäkymppiä rekan perässä, ja kun vihdoinkin tuli ohituskaista, rekka siirtyi ohituskaistalle ohittamaan mopoautoa, ja totesin, että ei tästä tule mitään. Eli tämä teollisuuden selkäranka, suurten satamien valtaväylä Oulun [Puhemies koputtaa] ja Turun välillä, pitää saada parempaan kuntoon.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kauma, olkaa hyvä.

11.08 Pia Kauma kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Palaisin vielä tähän kysymykseen autorauhasta, nimittäin polttoaineveron korotus ei ole ollenkaan vähäpätöinen asia, kun muistetaan, mistä esimerkiksi Ranskassa keltaliivien mielenosoitukset lähtivät liikkeelle. Täällä hallituspuolueen edustaja Könttä nosti esiin kysymyksen tietulleista siinä näkökulmassa, että tämä olisi pelkästään kuntien asia, mutta kun itse toimin ja moni muukin täällä toimii myös kuntien valtuustoissa, niin kyllä itselläni ainakin on se käsitys, että se, kuka nämä rahat saa, on edelleen päättämättä. Eli onko tässä saajana valtiovarainministeriö ikään kuin veroluonteisina maksuina, onko saajana pääkaupunkiseudulla esimerkiksi Helsingin seudun kaupunkiliikenne HSL, vai ovatko kunnat siinä saajana? Ei se voi olla pelkästään kuntien päättämä asia, ja mikäli oikein olen ymmärtänyt, niin tämä lukee teillä hallituspuolueiden hallitusohjelmassa, että tietullit tai [Puhemies koputtaa] ruuhkamaksut tulevat voimaan. Miten tämä asia oikein on?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kinnunen, olkaa hyvä.

11.09 Mikko Kinnunen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitos tästä kokonaisvaltaisesta suunnitelmasta.

Tiet ovat keskeinen osa maakuntien ja koko maan elinvoimaa. Ne ovat edellytys sille, että ihmiset ja tavarat liikkuvat. Pienet tiet ovat kuitenkin luvattoman huonossa kunnossa eri puolilla Suomea. Kun Sipilän hallitus nosti perusväylänpidon rahoitusta 600 miljoonalla ja nykyhallitus 300:lla ja kun nyt palaamme koronan jäljiltä kehyksiin, mitä on kovasti täällä toivottu ja vaadittu, on tärkeää, että säästöt kohdistuvat mahdollisimman vähän tähän perusväylänpitoon.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Pelkonen, olkaa hyvä.

11.10 Jaana Pelkonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikkuminen on meille kaikille kuuluva perusoikeus, ja Suomessa on voitava liikkua vapaasti haluamallaan tavalla, oli sitten kyse yksityisautoilusta, julkisista kulkuvälineistä, pyöräilystä tai kävelystä, ja toimiva liikenneverkostohan on tässä olennainen. Eri liikkumismuotojen välille ei tule luoda tarpeetonta vastakkainasettelua. Esimerkiksi jatkuva yksityisautoilun demonisointi ei ole hyödyksi kenellekään, päinvastoin.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Täällä on puhuttu hyvin monessa puheenvuorossa nyt tästä autorauhasta, ja ehkäpä hallitus edustaja Köntän innoittamana näin kesän kunniaksi julistaa maahamme autorauhan ja unohtaa tarpeettomat ruuhkamaksusuunnitelmat, tietullit ja myös nämä polttoaineveron korotukset. Tavallisten työssäkäyvien ihmisten maksutaakkaa ei tule yhtään lisätä.

Mutta kaiken kaikkiaan on hienoa, että tämä kokonaisvaltainen strategia valmisteltiin yhteisymmärryksessä yli hallitus- ja oppositiorajojen, ja kiitos siitä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Edustaja Werning, olkaa hyvä.

11.11 Paula Werning sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Kyllä jokainen on täysin tietoinen siitä, että Suomessa korjausvelka on älyttömän suuri. Mutta on hyvä muistuttaa, että hallitus on tehnyt jo 300 miljoonan euron vuotuisen tasokorotuksen perusväylänpitoon ja useita merkittäviä hankkeita on laitettu liikkeelle. Elikkä kyllä tähän on voimakkaasti reagoitu jo nyt. [Suna Kymäläisen välihuuto] — Nii-in, 2 miljardia jo nyt, eli on tähän voimakkaasti reagoitu.

Mutta myös muistutus edustaja Mäenpäälle siitä, että silloin perussuomalaisten ollessa hallituksessa teidän hallituskaudellanne hyväksyttiin päätöksiä, jotka nostivat pumppuhintoja yhteensä 300 miljoonalla eurolla, kun huomioidaan polttoaineveron korotus ja jakeluvetojen nosto. Ehkä olisi silloin kannattanut asiasta olla huolissaan eikä näin jälkeensä sitten harmitella sitä. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Edustaja Kankaanniemi, olkaa hyvä.

11.12 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Me kaikki täällä — tai ainakin melkein kaikki — olemme huolissamme tästä rahoituksen kokonaistasosta. Runsas vuosi sitten, kun korona iski, me olimme yksimielisiä siitä, että ottamalla velkaa hoidamme sen ongelman niin hyvin kuin se rahalla pystytään hoitamaan, ja onnistuttiin melko hyvin. Nyt minä ihan haastaisin, että löytyisikö tästä salista edustajia yli puoluerajojen, jotka olisivat valmiita lähtemään sellaiseen hankkeeseen, että ajettaisiin muutama miljardi viiden vuoden aikana, vaikkapa 5–10 miljardia, ja pantaisiin tämä korjausvelka kuntoon ja sitten myös investoitaisiin tärkeisiin kohteisiin. Minä uskon, että se tuottaisi meidän kansantalouteen sekä työtä että tuloja ja maksaisi itsensä. Tällainen haaste olisi mielestäni aivan paikallaan: katsoa, löytyykö siihen valmiutta. Ehkä tämä voitaisiin siirtää [Puhemies koputtaa] kehyksen ulkopuolelle.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Ja edustaja Ollikainen, olkaa hyvä.

11.14 Mikko Ollikainen r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Kiitos myös omasta puolestani yhteistyöstä tässä koko prosessin aikana. Varmaan tässä pitää miettiä monesta eri näkökulmasta just koko kokonaisuutta koskien rahoitusta.

Haluaisin nyt tässä taas nostaa vähän esille digitalisaation mahdollisuuksia, koska sekin voi luoda aika paljon säästöjä turvallisuuden näkökulmasta mutta myös päästöjen ja sitten toki taloudenkin niin kuin älyverkkojenkin kannalta, että ei puolitäysillä rekoilla siellä ajeta vaan että ne olisivat enemmän täysiä. Tämä tiedolla johtaminen on olennainen osa tätä kokonaisuutta. On tullut esimerkkejä siitä, että on ollut tiehankkeita, joissa ei ole ehkä di-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

gitalisoitu vanhoja suunnitelmia. Tässä päätöksenteossa pitäisi olla enemmän läpinäkyvyyttä ja uskottavuutta myös alueellisesti, millä tavalla tämä suunnitelma näkyy paikallisesti meillä seuduilla, koska jos meillä on hyvää läpinäkyvyyttä, niin se luo uskottavuutta siihen, mikä tie priorisoidaan [Puhemies koputtaa] toisten edelle. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Nyt siirrymme puhujalistaan. — Edustaja Kivisaari, olkaa hyvä. — Tässä ennen kuin Kivisaari aloittaa: meillä on tätä vaihetta aikaa nyt tästä eteenpäin tuonne kahteen asti, ja sen jälkeen on ryhmäkokoukset sinne kyselytuntiin, ja kyselytunnin jälkeen jatkuu, jos on puheenvuoropyyntöjä. — Kivisaari.

11.15 Pasi Kivisaari kesk: Arvoisa puhemies! Nyt ensimmäistä kertaa laadittu valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ulottuu siis vuosille 2021—2032. Suunnitelmaa päivitetään neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan. Liikennejärjestelmien kehittäminen vaatii pitkäjänteistä, yli vaalikauden mittaista sitoutumista ja rahoitusta. Selonte-ko-ko-ko ovat valmistelleet kaikki eduskuntapuolueet ja monet yhteiskunnalliset tahot.

Liikenneväylät ovat osa suomalaista kansallissomaisuutta, joista on huolehdittava ja joita on kehitettävä. Myös EU-rahoitusta on haettava entistä tehokkaammin sekä tie- että ratahankkeisiin. Tässä olemme onnistuneet monia muita EU-maita heikommin. Tässä suhteessa edunvalvontamme ja aktiivisuutemme kaipaavat kohennusta. [Ilkka Kanerva: Pitää paikkansa!]

Suomi on iso ja harvaan asuttu maa, jossa tarpeet ja mahdollisuudet ovat erilaisia. Tämä on huomioitava päätöksenteossa. Isoimmissa kaupungeissa on pääsääntöisesti paremmat tiet ja toimivampi julkinen liikenne. Pienemmillä paikkakunnilla taas oma auto on elämi-sen ehto ja tiestö usein heikommassa kunnossa.

Keskustalle on tärkeää, että ihmiset voivat asua siellä, missä haluavat. Monipaikkaisuus ja etätyöt ovat lisääntymässä. Hajautettu yhteiskunta vaatii hyvät tie- ja tietoliikenneväylät koko maahan. Siksi meidän on pontevasti puolustettava maakuntien Suomen elinkelpoi-suutta ja sujuvan arjen toimivuutta.

Autoilu on isossa murroksessa. Autoilun päästöjä pyritään vähentämään, ja autot sähköistyvät vauhdilla. On tärkeää, että autoilu ei muutu kalliimmaksi heille, joilla ei ole muuta vaihtoehtoa. Autoiluun on pyrittävä löytämään nykyistä oikeudenmukaisempi verojär-jestelmä. Pomppuista kylätietä ajeleva maalaismies ei voi olla samassa asemassa kuin monikaistaista moottoritietä työmatkallaan huristeleva kaupunkilaisasukas. Autoilun tulee olla edullisempaa siellä, missä tiet ovat onnettomia mutta autoilu puuttuvan joukkoliiken-teen ja etäisyyksien takia välttämätöntä.

Puhemies! Olen itse siinä suhteessa onnellisessa asemassa, että asun pääradan varrella. Normaalioloissa juna on minulle ylivoimainen vaihtoehto työmatkoille. Matkat Seinäjoel-ta Helsinkiin sujuvat nopeasti ja mahdollistavat tehokkaan työskentelyn.

Myös päärata tarvitsee kokonaisuudessaan kehittämistä. Kaksoisraide Tampereelta poh-joiseen lyhentäisi matka-aikaa, sujuvoittaisi liikenteen suunnittelua ja parantaisi täsmälli-syyttä. Esimerkiksi Tampere—Seinäjoki-välillä, mikä on maan toiseksi vilkkain raideväli yli kahdella miljoonalla matkustajalla vuodessa, junat pysähtelevät odottelemaan vastaan-tulevaa liikennettä. Se ei ole kovinkaan ketterää matkustamista. Siksi kaksoisraiteistus oli-si toteutettava.

Puhemies! Ilmailu on raideliikenteen tavoin kärsinyt merkittävästi koronasta. Samaan aikaan miehittämättömässä ilmailussa ja pienilmailussa on käynnistymässä teknologinen

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

murros. Dronet kuljettavat tavaraa, sähköinen ilmailu tekee tuloaan, ja etälennonjohto kehittyi. Nämä uudet mahdollisuudet lupaavat hyvää pienille lentokentille ympäri Suomen. Pieniä lentokenttiä kannattaa tarkastella myös huoltovarmuuden, varautumisen sekä poikkeusolojen vaatimusten näkökulmasta. On siis hyvä ymmärtää, että Finavian ulkopuolisilakin kentillä on elämää ja mahdollisuuksia, joita valtiokaan ei voi väheksyä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelma on kaikkiaan varsin hyvä dokumentti. On aivan selvää, olkoon tulevat hallitukset mitä vain, että haasteita riittää. Pidetään katse kokonaisessa Suomessa, niin hyvä tästä tulee.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitos. — Ja edustaja Kinnunen, olkaa hyvä.

11.21 Mikko Kinnunen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kokonaisvaltainen, yhteisesti sovittu suunnitelma tuo pitkäjänteisyyttä maamme turvallisten ja toimivien liikennejärjestelyjen kehittämiseen. Kuten edustaja Könttä tänään totesi, liikenneväylät ovat kansallissomaisuuttamme. Meillä on melkein puoli miljoonaa kilometriä tietä, vajaa 6 000 kilometriä raiteita, 21 lentokenttää, reilut 16 000 kilometriä vesiväyliä ja tärkeä internet. Näitä kaikkia tulee tarkastella kokonaisuutena ja kehittää laaja-alaisesti. Korjausvelkaa teiden suhteen tulee edelleen vähentää. Kun löydämme uusia ja innovatiivisia ratkaisuja ja teemme rohkeita suunnitelmia, voimme saada rahoitusta entistä enemmän myös Euroopan unionista.

Arvoisa puhemies! Koko valtakunnan laajuinen ja kattava, hyväkuntoinen tiestö on avainasia suomalaisen yhteiskunnan kukoistamiselle laitoja myöten. Tarvitsemme pitkien etäisyyksien maassa sujuvia yhteyksiä. Maamme raaka-aineet tulevat maakunnista, ja myös iso osa jalostuksesta tehdään eri puolilla Suomea. Bruttokansantuotetta kerryttäviä tuotteita ei kuljeteta satamiin ja maailmalle, jos tiet eivät ole kunnossa.

Arvoisa puhemies! Liikenne 12 -suunnitelman ansiosta suomalainen liikenteen suunnittelu ottaa askeleen, jossa linjataan kokonaisvaltaisesti tulevaisuuteen pitkällä jännteellä. On hieno asia, että tässä Suomen menestyksen kannalta täysin välttämättömässä asiassa kykenemme sopimaan asioista yhdessä. Kiitos yhteisestä työstä. Suunnitelman laaja valmistelu eri sidosryhmien kanssa on laadukkaan työn näkökulmasta äärimmäisen tärkeää. Se on toteutunut tässä hienolla tavalla.

Koronapandemian seurauksena etätyöstä ja monipaikkaisesta arjesta on tullut monelle suomalaiselle totta. Olemme käytännössä kriisin aikana nähneet hajautetun yhteiskunnan arvon. Se on iskunkestävämpi ja huoltovarma ja maailman mittakaavalla paremmin pandemian kestävä. Kun siirrymme kohti normaalia, useampaan paikkaan elämän jakamisesta tulee usealle suomalaiselle pysyvä käytäntö. Täysin etänä tehdystä työstä tuskin palataan täysin lähityöhön. Jotta näin voidaan tehdä, tarvitsemme sujuvat tietoliikenneyhteydet ja monipuoliset kulkuyhteydet kaikkialle Suomeen. Yritykset ja yrittäjät tarvitsevat niin teitä, raiteita, satamia kuin maakuntien lentokenttiä. Valokuitu tarvitaan eri puolille Suomea.

Hyvät liikenneyhteydet ovat teollisuudellemme välttämättömiä. Nykyisessä palveluyhteiskunnassa lopputuote on kuitenkin entistä useammin aineeton, mutta myös tekijöiden pitää päästä liikkumaan. Siksi hyvä tiestö on tärkeä tulevinakin vuosina.

Meille keskustalaisille koko maan elinvoima ja elämisen edellytykset ovat sydämen asia. On selvää, että samanlaisia palveluja ei voida tarjota maakunnan taajamissa kuin pääkaupunkiseudulla, mutta sujuvat liikenneyhteydet ovat välttämätön edellytys kaikille. Maakunnan pienillä teillä pitkien välimatkojen maassa huomaa sen, mikä merkitys hyväl-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

lä tienpidolla on. Toki meidän tulee kehittää joukkoliikennettä myös harvaan asutulla seudulla kuntien yhteistyönä, ja toki kaksoisraide Tampereelta Ouluun ja siitäkin eteenpäin on pitkällä juoksulla hyvin tarpeellinen.

Arvoisa puhemies! Hyvin suunniteltu on puoleksi tehty. Laitetaan nyt se yhdessä toimeen. [Puhemies koputtaa] Valoisaa kesää kaikille!

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Werning, olkaa hyvä.

11.26 Paula Werning sd: Arvoisa herra puhemies! Tänä merkittävänä päivänä voidaan iloita siitä, että olemme vihdoinkin käymässä tätä palautekeskustelua valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—2032. Päivä on myös historiallinen, sillä vastaavaa suunnitelmaa ei ole koskaan aiemmin Suomessa tehty, vaan tämä on meillä ensimmäinen laatuaan. Ministeri Harakan johdolla tehtiin erittäin suuri työ, jotta tämä selonteko saatiin valmiiksi ja eduskunnan käsittelyyn. Tänä ote tankin sitten vuorostaan seuraava askel tässä urakassa hyväksymällä liikennejärjestelmäsuunnitelma täällä suuressa salissa, ja suunnitelman toimeenpano voi oikeasti käynnistyä. Jotta tämä urakka on saatu tähän pisteeseen, on siihen tarvittu kaikkia eduskuntapuolueita, vahvaa yhteistä tahtotilaa ja yhteistä halua kehittää Suomen liikennejärjestelmää pitkäjänteisesti ja määrätietoisesti. Ilman tätä yhteistä tekemistä olisi tämä historiallinen, tämän hallituskauden suurin liikennepoliittinen teko jäänyt tekemättä ja unholaan olisi jäänyt liikennejärjestelmän saavutettavuuden, kestävyys ja tehokkuuden parantaminenkin.

Arvoisa puhemies! Meillä on käsittelyssä strateginen suunnitelma koskien koko liikennejärjestelmän kehittämistä nimenomaan pitkällä aikavälillä. Tämä suunnitelma katsoo kerrallaan 12 vuoden päähän, ja sitä päivitetään hallituskausittain, neljän vuoden välein. Tässä ovat mukana kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän läpileikkaavat teemat. Suunnitelman yksi keskeisimmistä tavoitteista on myös vahva yhteistyö valtion ja kuntien kesken. Pidänkin erittäin tärkeänä, että yhteistyö on jatkossa ennakoivampaa ja suunnitelmallisempaa myös elinkeinoelämää ajatellen. Yhteistyön jatkumista tukee vahvasti myös se, että alueellisten toimijoiden kanssa käydään vuosittain keskustelua koskien suunnitelman etenemistä. Keskustelut käydään maakuntien liittojen ylimaakunnalliseen liikennejärjestelmätyöhön perustuvien alueiden mukaisesti eli itäisen, läntisen, pohjoisen ja eteläisen Suomen kanssa. Lisäksi kehitetään vuorovaikutusta kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän toimijoiden kanssa nykyisten, jo olemassa olevien vuorovaikutusväylien rinnalla. Näin pystytään toimimaan tietoon ja kokemukseen perustaen sekä tehokkaasti resursseja hyödyntäen.

Arvoisa puhemies! Jokainen tietää sen, että väyläverkkoamme koskeva korjausvelka on mittava ja sen vähentäminen suunnittelukauden aikana on aivan välttämätöntä. Merkittävä seikka on se, että suunnitelman yhteydessä on linjattu perusväylänpidon rahoitustason nostosta. Tähän Marinin hallitus onkin jo tehnyt mittavia toimia tehden varsin tuntuvaan, 300 miljoonan euron, vuotuisen tasokorotuksen perusväylänpidon rahoitukseen. Tämän lisäksi suunnitelmassa linjataan vielä 100 miljoonan lisäkorotus vuodesta 2025 lähtien.

Juuri tällä hetkellä Väyläviraston valmistelussa on monivuotinen investointiohjelma perustuen Liikenne 12 -suunnitelman kirjauksiin. Tämä investointiohjelma, mikä sisältää linjaukset tulevien vuosien aikana käynnistettävistä liikennehankkeista, niiden toteuttamisjärjestyksestä ja rahoituksesta, on merkityksellinen, sillä se tulee toimimaan myös budjet-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

tivalmistelun pohjana. Mutta viime kädessä kuitenkin eduskunta päättää talousarvion yhteydessä, mitä hankkeita missäkin vaiheessa käynnistetään.

Kuten aiemminkin totesin, tämä suunnitelma käsittää kaikki liikennemuodot. Haluan kuitenkin kohdistaa aiempaa voimakkaammin painotusta erityisesti raideliikenteeseen. Painotukset raideliikenteeseen ovat panostuksia myös kestäväan liikenteeseen. Ei voida unohtaa myöskään sitä, että myös raideverkkomme korjaustarpeet ovat erittäin suuret.

Arvoisa puhemies! Olen erittäin iloinen siitä, että tämä historiallinen selonteko on valmis, ja uskon, että tämä parlamentaarisesti tehty suunnitelma etenee suunnitellusti. Uskon myös siihen, että kun yhdessä tehdään, niin yhdessä sitoudutaan. Tässä olivat mukana kaikki eduskuntaryhmät, ja uskon, että he seisovat selonteon takana. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Lindén, olkaa hyvä.

11.31 Aki Lindén sd: Arvoisa herra puhemies! Olemme kuulleet täällä erittäin hyvin valmisteltuja, hienoja puheenvuoroja, joissa on käsitelty tätä hyvin tärkeää asiaa. Tuossa debatissa otin aivan tietoisesti esille hyvin omalähtöisen ja alueellisen näkökulman, mutta se oli siinä debatissa, ja haluan nyt todeta eräitä ajatuksia yleisesti liikennepolitiikasta tässä yhteydessä ihan täältä paikalta pidetyssä puheenvuorossa.

Minusta me tarvitsemme kaikkia nytkin keskustelussa esillä olleita liikennemuotoja, koska viime kädessähän yhdyskuntarakenne säätelee sen, mikä on mielekkäin tapa liikkua niin ihmisille kuin sitten tavaroille. Kun itse mietin omaa elämänkaartani, niin kun olin Helsingissä töissä, ei tullut mieleenkään, että olisi kaupungin sisäisessä liikenteessä käytänyt omaa autoa — täällä on erittäin hyvin toimiva joukkoliikenne. No, asuinpaikkakunnillani — käytännössä Porissa, Turussa, Helsingissä — käytän itse paljon kevyttä liikennettä, polkupyörää, mutta näen, että ne ovat hyvin erilaisia liikkumismuotoja. Kahtena ääripäänä voin esimerkiksi mainita tasaisen, vähemmän liikennöidyn Porin ja sitten taas Helsingin, jossa hetkittäin näyttää siltä, että pyöräily on yleensä keski-ikäisten miesten, jotka ovat pukeutuneet täydelliseen pyöräilyasuun, eräänlainen urheilumuoto, jossa suurin riskitekijä on se, että jalankulkija vahingossa astuu jalallaan pyörätielle ja aiheuttaa konfliktin. Porissa tilanne oli kokonaan toisentyypinen: kun tehtaan pillit puhalsivat neljältä työpäivän päättyneeksi, kaupungin kadut täyttyivät tuhansista miehistä ja naisista, jotka liikkui luontevasti, arkisesti polkupyörillä useimmiten myös miesten käyttäessä niin sanottuja vanhoja naisten pyöriä, koska se oli käytännöllisempää ja helpompaa. No, tämä oli ihan tämä arkinen näkökulma.

Mitä tulee raideliikenteen versus oman auton käyttöön — aikaisemmin puhuin siitä oman auton käytöstä: Syy siihen, miksi esimerkiksi itse käytän Turun ja Porin välillä omaa autoa, kun siellä tällä hetkellä joudun pitkälti lähimaisen takia käymään edelleenkin — aikanaan se on ollut minulle työmatka — on se, että ei ole mitään järkeä lähteä Turusta junalla Vammalan, Tampereen, Loimaan kautta kiertämään kolmen ja puolen tunnin junamatkaa Poriin, kun sen voi tehdä autolla puolessatoista tunnissa. Tai nyt tämä paljon puhuttu ja jossain määrin arvosteluakin herättänyt kysymys siitä, tulisiko tunnin juna saada tähän Helsingin ja Turun välille: Tarkistin juuri äsken aikataulun, 2 tuntia 22 minuuttia on sen junan aikataulu. Ensin kävelen kotoa sinne rautatieasemalle. No, sitten tässähän ollaan jo melkein perillä. Hyvä, kun nyt mitenkään 2 tuntiin 40 minuuttiin voi tehdä sen, minkä nyt, eduskunnankin toki suositellessa korona-aikana, teen 1 tunnissa 40 minuutissa ovelta ovelle, jolloin ei tietenkään voi tehdä työtä.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Eli me tarvitsemme sekä raideliikennettä, me tarvitsemme Suomeen nopeat raideyhteydet, mutta me tarvitsemme myös hyvät tiet, ja sitten tiiviimmin asutuilla alueilla [Puhemies koputtaa] meillä pitää olla toimiva joukkoliikenne ja kevyen liikenteen väylät kunnossa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Mäenpää, olkaa hyvä.

11.34 Juha Mäenpää ps: Arvoisa puhemies! Tosiaan, tämä selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021—32: On hyvä, että tällainen suunnitelma on olemassa. Tietenkin tässä tulee semmoista kissanhännänvetoa raideliikenteen osalta, onko se Turkuun vai Tampereelle vai mihin se juna sitten menee, tai mitä kehitetään ja mitä rakennetaan ensin. Toivotaan, että näistä yhteistyössä eteenpäin päästään.

Itselleni, kun olen noita tieasioita tuolla kotopuolella joutunut hiukan selvittämään, se on kuitenkin tullut selväksi, että edellisinä vuosina on tehty jonkinlaisia säästöjä ja siellä on ollut useita tiehankkeita pysähdyksissä sen takia, että tavallansa on jouduttu luopumaan niistä suunnittelijoista ja suunnitelmat ovat sen takia jääneet tekemättä. On ollut jopa niin, että rahat on myönnetty suunnitteluun, mutta suunnitelmat eivät ole edenneet suunnittelijoiden puutteen takia.

Asun itse semmoisen kohtuullisen vilkkaan maaseututien varrella, jossa on pinta uusittu joitakin vuosia sitten, ja kovasti siihen pyörätietä kaivattaisiin. Tässäkin on tapahtunut semmoinen, että säästöjen takia jossakin vaiheessa on päätetty, että asfaltoidaan, mutta se on asfaltoitu kapeampana kuin se alkuperäinen tie on ollut. Muistan tällaisen vilkkaan tien, jossa tavallansa kävelijöille, jalankulkijoille, pyöräilijöille tarkoitetuilla alueilla viuhui ennen rullaluistelijoina paljon, ja kun tällainen tie sitten kapeampana asfaltoidaan, niin se on täysin poissa esimerkiksi näiden rullaluistelijoiden käytöstä.

Nämä ovat tosi hankalia asioita. Kun lähdetään korjaamaan pienellä rahalla semmoista, mikä pitää korjata, mutta sitten sitä ei tehdä kunnolla, niin se aiheuttaa aina lisää ongelmia. Minä nyt toivoisin, että näitä pyöriteitä, mitä täällä nyt ilmastokiimoissa tavallansa julistetaan, pystyttäisiin tekemään myös maaseudulle. Siellä on tosi paljon semmoisia ala-asuteikäisiä lapsia, jotka joutuvat pyöräilemään kouluun jonkun kolmen kilometrin [Puhemies koputtaa] matkan. Toivoisin, että te ette unohtaisi näitä maaseudun pyöriteitä. — Kiitoksia.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kauma, olkaa hyvä.

11.37 Pia Kauma kok: Arvoisa puhemies! Käsillä on nyt valtion liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2021–2032. Pidän erittäin hyvänä, että parlamentaarisesti on pystytty sopimaan 12 vuotta yhteisymmärryksessä näin merkittävistä asioista. Pidän myös hyvänä sitä, että on sovittu, että tätä asiakirjaa päivitetään neljän vuoden välein aina 12 vuodeksi kerrallaan. Tämä vähentää poukkoilevuutta ja epäjatkuvuutta erilaisissa projekteissa.

Niin kuin aika moni muukin täällä puheenvuoroissaan on esittänyt, olen huolissani kuitenkin rahoituksesta. Erityisesti tämä yhteisrahoitusmalli kuntien ja valtion kesken on huolenaihe, ja käsittääkseni aika moni lausunnonantaja myöskin oli siitä huolissaan. Me päätimme täällä viime viikolla sote-uudistuksesta, jossa on rahoituksellisesti todella huolestuttavia piirteitä erityisesti kaupunkien ja etelän suurten kaupunkien kannalta, joille sitten käytännössä kuitenkin myöskin näiden liikennetien rakentamisen rahoittaminen pitkälti tulisi ja

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

on aikaisemminkin tullut. Olen huolissani siitä, että jatkossa sitten ei ainakaan lisittäisi kuntien vastuuta tämän yhteisrahoitusmallin pohjalta. Erityisesti tieverkon rahoitus on ongelma, ja meillä on miljardiluokan korjausvaje ja ylläpitovaje nimenomaan täällä tieverkon puolella.

Olen kuitenkin tyytyväinen joistakin aikaisemmista hallituksen tekemistä esityksistä. Jos hiukan otan esimerkkiä täältä Uudeltamaalta, omalta alueeltani, niin toteaisin, että olen tyytyväinen siitä, että saimme rahoitusta valaistukseen kantatie 51:lle välillä Siuntio—Inkoo—Karjaa, ja se sitten toimii tavallaan pohjana sille, että voimme kehittää myöskin älyverkkoa ja digitalisaatiota tällä alueella eli esimerkiksi rakentaa ennakkovaroitusjärjestelmää, mikäli nähdään eläinten liikkumista tiellä, ja tällä tavalla lisätä liikkumisen turvallisuutta myöskin.

Pidän hyvänä myöskin sitä, että tässä selonteossa on laitettu kolmen tunnin tavoitettavuus eri puolille Suomea tavoitteeksi eli se, että jos lentoliikennettä ei voida turvata, niin sitten on oltava raideliikennemahdollisuus eri puolilta Suomea. Suomihan on hyvin vientiriippuvainen maa, ja me tarvitsemme kulkuyhteydet muualta Suomesta. Valtiohan tukee tällä hetkellä koronatilanteen vuoksi väliaikaisesti lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille vuoden 2021 loppuun asti näitten alueiden työllisyyden ja vientiteollisuuden tukemisen takia. Eli meidän on pidettävä huolta siitä, että kun me puhumme Suomen saavutettavuudesta Euroopan unioniin ja muualle, niin me emme puhu pelkästään Etelä-Suomesta vaan me puhumme koko Suomesta.

Arvoisa puhemies! Nostaisin esiin vielä asian, josta täällä puhuttiin äsken hiukan enemmänkin, eli se on tämä autorauha. Olen sitä mieltä, että jokaisella suomalaisella täytyy olla oikeus valita kulkumuotonsa ilman, että sitä mitenkään demonisoidaan. Olen ollut havaitsevinani, että autoilun osalta hiukan tällaista syyllistämistä on ilmapiiirissä olemassa, ja se tuntuu oudolta, kun ajatellaan, kuinka harvaan asuttu maa Suomi kuitenkin on. Ja osin myöskin etelän suuret kaupungit ovat sellaisia, joissa saavutettavuutta ei julkisella liikenteellä ole mahdollista eikä aina tarkoituksenmukaistakaan rakentaa. Suomi on maa, jossa tarvitaan edelleen henkilöautoilua.

Olen myöskin hiukan huolissani tästä hallitusohjelmassa olevasta suunnitelmasta tai selvityksestä liittyen tietulleihin ja ruuhkamaksuihin, koska näen, että se olisi ahkerien työssäkäyvien suomalaisten kannalta huono asia, että he joutuvat vielä työssä käymisestääänkin maksamaan, ja monet todellakin tarvitsevat sitä henkilöautoa työssä käymiseen.

Lisäksi tuon vielä esiin sen, että edelleenhan on käsittääkseni päättämättä se, että jos hallitus nyt sitten aikoo tuoda nämä tietullit tai ruuhkamaksut käyttöön, niin kuka ne rahat sitten käytännössä saa. [Suna Kymäläisen välihuuto] Onko se valtiovarainministeriö, joka sitten saa nämä veroluonteisina maksuina? Ovatko ne kunnat, jotka saavat sitten tilkettä omaan budjettiinsa siitä, vai onko se esimerkiksi HSL täällä pääkaupunkiseudulla, joka pystyy sitten saamaan oman budjetin rahoitusta sitä kautta? Nämä asiat ovat mielestäni vielä keskeneräisiä, ja toivon, [Puhemies koputtaa] että koskaan ei päädytäkään siihen, että Suomeen [Puhemies koputtaa] tulisi tietullit tai ruuhkamaksut.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kalli, olkaa hyvä.

11.43 Eeva Kalli kesk: Arvoisa puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien vientivetoinen maa, joten sujuva ja kustannustehokas liikenne muodostaa yhden hyvinvointimme kulma-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

kivistä. Liikkumisen on oltava helppoa ja kohtuuhintaista, matkaketjujen sujuvia ja yhteysien kunnossa niin maalla, merellä kuin ilmassa. Sama pätee tietysti myös tietoliikenneyhteyksiin. Nopeat nettiyhteydet ovat tänä päivänä välttämättömyys, jotta arki sujuu niin kodeissa, yrityksissä kuin julkisissa palveluissa.

Tiedostaen viennin merkityksen hyvinvoinnillemme on syytä huomioida, että Suomi on niin sanotusti luonnollisista syistä eli muun muassa maantieteestä johtuen monia kilpailijamaitamme haastavammassa asemassa, kun arvioidaan vaikkapa yrityksillemme aiheutuvia logistiikkakustannuksia. Olemme monista päämarkkinoista hieman sivussa sijaitseva saari — ainakin viennin ja tuonnin näkökulmasta arvioituna — jossa myös maan sisäiset etäisyydet ovat pitkiä. Myös ilmasto ja sen luomat tarpeet vaikkapa talvikunnossapidolle luovat ymmärrettävästi omat haasteensa suomalaiselle liikennejärjestelmälle. Näistä niin sanotuista luontaisista olosuhteista johtuen suomalaisten vientiyritysten logistiikkakustannukset ovat siis lähtökohtaisesti kilpailijamaita korkeammat. Lähdemme ikään kuin valmiiksi takamatkalta moniin kilpailijoihin verrattuna. Tämä onkin otettava huomioon, kun päätämme niin liikennejärjestelmään kuin muihinkin yritysten toimintaympäristöön ja kilpailuedellytyksiin vaikuttavista asioista.

Yritysten lisäksi sujuva ja kohtuuhintainen liikenne on tietysti välttämätöntä myös yksityishenkilöille eli meille kaikille suomalaisille. Yksityisautoilu on Suomessa tärkeä ja monesti myös ainoa tapa liikkua paikasta toiseen: töihin, harrastuksiin, kouluun, kauppaan, läheisten luo, mihin tahansa. Tämäkin on huomioitava, kun päätämme väylien ylläpidosta ja kehittämisestä mutta myös autoilun kustannuksista laajemmin. Tästä syystä keskustasta onkin linjannut, että liikennepolttoaineiden veronkorotuksia ei tällä hallituskaudella enää tehdä — piste — ja on tärkeää, että tämä viesti on annettu myös koko hallituksesta selkeästi ja yksiselitteisesti.

Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmän pitkäjänteinen ja kustannustehokas kehittäminen on siis Suomelle ja suomalaisille hyvinvoinnin kannalta kohtalonkysymys. Tästä syystä on erinomaista, että olemme nyt ensimmäistä kertaa saamassa parlamentaarisesti yli puoluerajojen yhteisesti valmistellun valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman. Tämä varmasti luo pitkäjänteisyyttä ja ennustettavuutta liikennepolitiikkaamme.

Arvoisa puhemies! Nostan suunnitelmasta muutaman asian, joita pidän erityisen tärkeänä.

Ensinnäkin on hienoa, että olemme nyt yhteisesti sitoutuneet liikennejärjestelmämme raskaan korjausvelan taittamiseen. Tämä edellyttää jatkossakin panostuksia perusväylänpitöön. On erinomaista, että tämä ja edellinen hallitus ovat nostaneet perusväylänpidon rahoitusta merkittävästi. Nyt hyväksyttävässä suunnitelmassa tätä rahoitusta halutaan edelleen korottaa ja siten vähentää korjausvelkaa, toki hitaasti mutta varmasti, ja tähän sitoutuminen yli puoluerajojen on aivan välttämätöntä.

On tärkeää, että panostamme jatkossa vahvasti myös alempiasteiseen tieverkkoon ja yksityisteiden rahoitukseen. Yksityistiet muodostavat itse asiassa valtaosan maamme tiekilometreistä. Ne ovat keskeisessä roolissa paitsi monen suomalaisen arjen myös elinkeinoelämämme ja vientiteollisuutemme menestyksen kannalta. Suunnitelmassa linjattu pysyvä 25 miljoonan euron vuotuinen rahoitustaso on kestävä ja tervetullut.

Arvoisa puhemies! Satakuntalaisena edustajana olen myös tyytyväinen, että suunnitelma tunnistaa keskeisten pääväyliemme kehittämisen tärkeyden. Satakunta on vahva viennimaakunta, joten väyliemme toimivuus on tärkeää koko Suomelle, tuotammehan väkiluukumme nähden lähes kaksinkertaisen osuuden Suomen viennistä. Valtatie kakkosen ja

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

täällä jo moneen otteeseen aiemminkin mainitun valtatie kasin kehittäminen sekä Tampere—Pori—Rauma-ratayhteyden kehittäminen on siis koko Suomen hyvinvoinnin kannalta tärkeää. Sama pätee satamiin ja lentoliikenteeseen. Onkin välttämätöntä, että näiden koko Länsi-Suomen vientiteollisuuden kannalta tärkeiden yhteyksien kehittäminen näkyisi vahvasti myös Väyläviraston investointisuunnitelmassa.

Iloitsen siitä, että suunnitelmassa vahvistetaan Digiradan kaupallisen pilotin toteuttaminen nimenomaan Tampere—Pori—Rauma-radalla. Tämä on viisas linjaus, joka tarjoaa mahdollisuuksia elinkeinoelämälle, kasvulle ja työlle mutta myös henkilöjuniiliikenteen kehittämiselle.

Jälkimmäiseen liittyen haluan vielä nostaa yhden raideliikenteeseen liittyvän tarpeen, joka koskettaa erityisesti kotiseutuani. Olisi nimittäin tärkeää saada palautettua henkilöjuniiliikenne Rauma—Kokemäki-välille. Tämä palvelisi alueen työmatkaliikennettä ja opiskelijoita ja tarjoaisi ison mahdollisuuden myös koko maakunnan matkailun kehittämiseksi.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Elo, olkaa hyvä.

11.48 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Kestävällä liikenneverkolla on olennainen merkitys sille, miten pystymme vähentämään liikenteen ilmastopäästöjä ja rakentamaan Suomesta maailman ensimmäisen hiilineutraalin hyvinvointivaltion vuoteen 2035 mennessä. On tärkeää, että ilmastonmuutoksen torjunta, kestävä liikenne ja päästöjen vähentäminen on nostettu liikennejärjestelmäsuunnitelman keskeisiksi tavoitteiksi. Liikennejärjestelmää on kehitettävä rinnakkain fossiilittoman liikenteen tiekartan sekä kestävä liikenteen veron ja maksu-uudistuksen kanssa. Matkaketjujen kulkumuotosiirtymää kestävämpiin liikkumismuotoihin on edistettävä mahdollisimman nopeasti. On tärkeää tunnistaa, että keinot ovat erilaisia eri puolilla Suomea.

Täällä on käytetty useita puheenvuoroja koko maan ja harvaan asuttujen seutujen näkökulmasta. Siksi keskityn omassa puheenvuorossani kaupunkeihin.

Kaupungeissa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kehittäminen on aivan olennaista, ja tähän tarvitaan myös valtion satsauksia. Korona on aiheuttanut valtavan ahdingon Helsingin seudun joukkoliikenteelle. Valtion tuki on tässä ollut ja tulee olemaan aivan välttämätöntä, jotta joukkoliikenteen taso ei pääse laskemaan. Päinvastoin tasoa on parannettava, jotta ihmisten arki sujuu myös ilman omaa autoa. On tärkeää, että tähän on suunnitelmassa varauduttu.

Arvoisa puhemies! Kaupunkiseutujen elinvoima on olennaisella tavalla kiinni siitä, että liikkuminen on helppoa ja edullista kaikille. Siihen tarvitsemme toimivaa ja sujuvaa joukkoliikennettä. Täällä on nostettu esiin huolia kaupunkien elinvoimasta ja kyvystä investoida tulevaisuudessa. Nämä huolet jaan. On tärkeää, että vahvistamme valtion ja kuntien kumppanuutta ja aitoa yhdessä sopimista myös rahoituksen osalta. Siksi liikenne- ja viestintävaliokunnan lausuma siitä, että yhteisrahoitusmallilla ei muuteta liikennehankkeiden rahoitusvastuiden peruseriaatteita, on tärkeä lähtökohta.

MAL-sopimusten laajentaminen uusille kaupunkiseuduille on ollut perusteltua. Samaan aikaan on kuitenkin huolehdittava rahoituksesta, että sitä riittää kaikille alueille. Suurten kaupunkien kestävä kasvun edellytykset on turvattava, ja tähän hallitus on osaltaan sitoutunut. Raideverkostoon, niin ratikoihin kuin lähijuniiliikenteeseen, satsaaminen kaupunkiseuduilla on kestävä ja helpottaa asukkaiden arkea.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Arvoisa puhemies! Kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa vuoden 2030 tavoitteeksi asetettiin 30 prosentin matkamäärien kasvu. Valtion rooli tämän tavoitteen saavuttamisessa liittyy ennen kaikkea infrastruktuuriin. Kun puhumme pyöräilyn edistämisestä, on tärkeää kohdistaa katse kaupunkeihin, joissa potentiaali on valtava. Koronan myötä pyöräily on lisääntynyt, ja tätä kehitystä on edelleen vauhditettava. Se on myös merkittävä kansanterveysteko. Hyvässä kaupungissa lapset voivat pyöräillä turvallisesti kouluun ensimmäiseltä luokalta lähtien. Se edellyttää turvallisia pyöräteitä.

Tänään Helsingin Sanomissa kerrottiin, että Helsinki haluaa olla maailman kolmanneksi paras pyöräilykaupunki Kööpenhaminan ja Amsterdamin jälkeen. Tästä meidän kannattaa kaikkien olla ylpeitä. Pää tavoite on integroida pyöräliikenne tasavertaiseksi osaksi liikennettä. Helsinki voi toimia tässä hyvänä esimerkkinä kaikille kaupungeille ja kaupunkiseuduille. On tärkeää, että valtio jatkaa valtionavustuksia kunnille kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Arvoisa puhemies! On harmillista, että tässä salissa rakennetaan vastakkainasettelua eri liikennemuotojen välille muun muassa puhumalla autoilun demonisoinnista. Tällainen keskustelu ei palvele ketään vaan luo perusteettomia uhkakuvia. Enemmän keskinäistä ymmärrystä toivon tähänkin keskusteluun. Meillä on yhteinen tavoite liikenteen ilmastopäästöjen vähentämisestä reilulla ja oikeudenmukaisella tavalla. Uskon, että avoimella keskustelulla ja tosiasiatunnustamalla voimme löytää yhdessä siihen myös parhaat ratkaisut eri puolille Suomea.

Ruuhkamaksuista totean, että tässä salissa ei tosiaan päätetä maksuista vaan niiden mahdollistamisesta. Tässä salissa kuitenkin päätetään laista, jolla maksut mahdollistetaan, ja sen mallin on oltava kaupunkiseutujen kannalta toimiva ja käyttökelpoinen. HSL:n alueella ruuhkamaksut on todettu yhdeksi tehokkaaksi keinoksi päästöjen vähentämiseen. Olen aivan varma, että löydämme mallin, jossa maksujen tuotot kanavoituvat alueen liikennejärjestelmään ja erityisesti joukkoliikenteen kehittämiseen, ja että se malli parhaalla tavalla palvelee myös niin päästöjen vähentämistä kuin ihmisten helppoa ja sujuvaa liikkumista.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

11.53 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tämä selonteko on historiallinen yhdessä tekemisen taidonnäyte, ensimmäinen ja yhä päivittyvä, pitkäjänteinen ja niin edelleen, kaikki liikennemuodot huomioiva strateginen asiakirja. Tässä keskustelussa toki soi si olevan vahvemmin yhteishenki ja yhteinen tahto läsnä. Nyt tästäkin syntyy herkästi hallituksen ja opposition välinen hännänveto. Valiokunta oli yksimielinen, kuten oli ohjausryhmäkin.

Arvoisa herra puhemies! Hallitus ei nosta polttoaineveroja. Indeksinoston jälkeenkin polttoaineiden hinnat ovat samalla tasolla kuin kymmenen vuotta sitten. Opposition propagandalla ei ole perusteita. Viime kaudella tehtiin historiallisen kovat korotukset, jotka nostivat pumppuhintoja 300 miljoonalla eurolla, kun huomioidaan polttoaineverokorotukset ja jakeluvelvoitteen tason nosto, mutta nyt vielä kerran painotan, että tämä hallitus ei nosta polttoaineveroja, ja piste perään.

Autot ja polttoaineet kehittyvät kovaa vauhtia, ja autoilu muuttuu kestävämmäksi ja päästöttömämmäksi. Tämän vuoksi en myöskään pidä siitä, että täällä puhutaan autoilijoiden kurittamisesta tai syyllistämisestä. Itse en sellaista ole tunnistanut. Hallitus laittaa yli

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

miljardi euroa enemmän väylien peruskorjaukseen kuin mitä edellinen hallitus panosti. Hallitus on jo tähän mennessä yli 2 miljardin euron valtuuksilla nimennyt peruskorjaus- ja kehittämishankkeita ympäri Suomea kaikissa liikennemuodoissa, mikä ylittää myös selkeästi aiemman hallituksen panostukset. 110 miljoonan euron leikkaus liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan tuo haasteita, se on totta, ja siitä tuskin kukaan meistä voi pitää.

Opposition kaksilla rattailla ajelu on toki opposition oikeus, mutta muistutan erityisesti kokoomusta omista puheistaan ja vaatimuksistaan hallitusta kohtaan leikkaustarpeineen. Kokoomus on vaatinut paljon enemmän leikkauksia, kokoomus muun muassa kurittaisi merenkulkua. Viennistä riippuvaiselle Suomelle tämä olisi turmiollista, se olisi huoltovar- muusriski ja johtaisi herkästi laivojen ulosliputukseen. Ei ole olemassa viihdemenkulkua, vaan viihdemenkulun myötä kulkee myös aina rahti. Kokoomus on esittänyt muun muassa viihdemenkulun miehistötuen leikkauksesta 40:tä miljoonaa euroa sekä meri- mieseläkekassan leikkauksesta 10:tä miljoonaa euroa. Tämä olisi hyvin hyvin haitallista Suomelle.

LVM:ään kohdistuu leikkauksia, koska sektorilla on muun muassa isoja väylämomentteja, jotka eivät ole lakisääteisiä. Säästöjen lopulliset kohteet tulevat ensi keväänä, ja vahingot Liikenne 12 -työlle pyritään tässä yhteydessä minimoimaan.

Mitä tulee EU:n tukihakuihin, Suomella on jo nyt käynnissä runsaasti hankkeita, joiden rahoituspäätökset ovat tehtyinä, niin ydinverkolla kuin kattavallakin verkolla. Moni näistä on jo saanut suunnittelurahoitusta, ja ne edistyvät rakentamisvaiheeseen tulevan CEF-kauden aikana. Suomi on pärjännyt aiempaa paremmin päättyvän kauden täydennyslauissa. Tehtyjen investointipäätösten ja Liikenne 12 -työn myötä meillä on hyvät mahdollisuudet menestyä myös tulevaisuudessa.

Selonteon käsittely tässä istuntokauden päättyessä on hieno tapa päättää istuntokausi. Kahden vuoden valtava työ on päätöksessä, ja selonteko pääsee vaikuttamaan tulevaan budjettiin ja ohjaamaan sitä — historiallista. Siksi selonteko oli tärkeää saada käsitellyksi nyt eikä budjetin valmisteluun nähden liian myöhään ensi syksynä.

Mitä vielä tulee ruuhkamaksuihin, totean myös omalta osaltani, että valmistellaan ruuhkamaksuja laillistavaa ja mahdollistavaa lainsäädäntöä, mutta tämä hallitus tai tämä sali ei ruuhkamaksuista päättä, vaan sen tekevät alueet sitten itsenäisesti. Näitä ruuhkamaksuja on pitkään toivottu, ja on hyvä, että tämä mahdollistetaan alueiden toivomusten mukaisesti.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Kosonen, olkaa hyvä.

11.58 Hanna Kosonen kesk: Arvoisa puhemies! On erinomaista, että nyt on tehty 12 vuoden suunnitelma liikennejärjestelmästämmme. Saavutettavuus, tehokkuus ja erilaisiin tarpeisiin vastaaminen koko Suomessa sekä vähäpäästöiseen liikenteeseen siirtyminen vaativat pitkän tähtäimen strategista suunnittelua ja kaikkien meidän sitoutumista. Tavoitteet tukevat toinen toisiaan. Järkevä liikennejärjestelmän suunnittelu tukee fossiilittomaan liikenteeseen siirtymistä esimerkiksi tieverkon kunnossapidon ja raideliikenteen sujuvoittamisen kautta.

Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja tarvitsemme täällä hyvin monenlaisia kulkuneuvoja pyöristä metroihin, juniin, lentokoneisiin sekä autoihin. Kestävät valinnat täytyy suomalaisille tehdä helpoiksi. Suuremmissa kaupungeissa tämä tarkoittaa hyvää joukko- liikennettä ja pyöräilyväyliä mutta myös yksityisautoilun mahdollistamista. Maantieteellisesti

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

laajassa maassamme on oltava kuitenkin rehellinen sille, ettei joka paikkaan joukkoliikennevälineillä tai pyörillä pääse. On olennaista, että pyöräteitä kuitenkin rakennetaan lisää eri puolille Suomea. Ne lisäävät turvallisuutta mutta ovat myös kustannustehokkain liikunta-paikka.

Kestävät valinnat on mahdollistettava kaikkialla Suomessa, ja siksi esimerkiksi sähkö- ja biokaasuautojen latauspisteverkostojen on ulotuttava laajasti eri puolille Suomea. Suomen on myös oltava etujoukoissa tutkimus- ja kehitystyössä uusien teknologioiden, kuten vetyliikenteen, mahdollistamisessa.

Nostan suunnitelmasta vielä muutaman tärkeän kohdan esiin.

Ensiksikin teiden kunnossapito, josta jo edellä mainitsin. On hienoa olla päättämässä täällä uusista leveistä tielinjoista, mutta korostaisin sitä, että meidän on toden totta pidettävä huolta myös olemassa olevista teistämme. Vaurioituneet tiet hajottavat autoja, ovat vaarallisia ja lisäävät päästöjä.

Toiseksi otan esiin raideliikenteen kehittämisen. Jo muutama vuosi sitten matkustin Moskovasta Pietariin 649 kilometriä neljässä tunnissa. Samaan aikaan Suomessa, ja erityisesti itäisessä Suomessa, 330 kilometriä kestää neljä ja puoli tuntia. Kulkuvälinevalinnat tehdään usein hinnan, aikataulujen ja nopeuden perusteella. Junien matkustajaliikenne on parantunut viime vuosina, mutta takamatka on tärkeä ottaa kiinni.

Kolmanneksi viestintäverkkojen kehittäminen on näin korona-ajassa ja etätyön lisääntyttyä vieläkin tärkeämpää kuin aikaisemmin on osattu ajatella. Osaltaan hyvät viestintäverkot vähentävät ilmastopäästöjä, koska tarve fyysiseen liikkumiseen on vähentynyt. Tämä on osa myös edellistä huomiotani raideliikenteen kehittämisessä. Matkaviestintäverkon on toimittava junissakin.

Neljänneksi on edelleen kehitettävä uusia rahoitusmalleja liikennejärjestelmämme eri osien kehittämiseksi. Edustaja Laukkanen otti debattipuheenvuorossaan hyvin esiin uusien rahoitusmallien käyttöönoton. Olen samaa mieltä. Meidän tulisi olla ennakoluulottomia rahoitusmahdollisuuksien suhteen, jotta riippuvuussuhde valtionrahoitukseen ei olisi niin ilmeinen.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Malm.

12.01 Niina Malm sd: Arvoisa rouva puhemies! Yhdessä tekeminen on taas näyttänyt voimansa, ja kiitos tälle parlamentaarille valmistelulle tästä. Koska pitkäjänteinen suunnitelma tuo ennakoitavuutta myös elinkeinoelämälle, se tuo ennakoitavuutta kunnille ja alueille sekä mahdollistaa tehokkaamman ja aiempaa laajemman EU-rahoituksen hyödyntämisen. Se myös mahdollistaa investointeja, ja investoinnit mahdollistavat työtä.

Nyt on kuitenkin tässä kohtaa nostettava esiin se pieni suuri asia, kun mahdollisuus tulee: Liikenne- ja viestintävirasto on hyväksynyt väyläesityksen Imatra—Imatrankoski-rajan yleissuunnitelmaksi. Tämän yleissuunnitelman hyväksymisen eteen on tehty Etelä-Karjalassa useita, useita vuosia töitä. On siis kaikki perusteet edistää myöskin tämän rahoituspäätöksen kautta 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman mukaan, ja hanke on myös Etelä-Karjalan kärkihankkeita. Kaikki liittyy kaikkeen, ja myös teollisuus liittyy kansainväliseen politiikkaan. Seuraavaksi valtiollisella tasolla onkin neuvoteltava hankkeen toteutumisesta Venäjän kanssa, jotta parannustoimet koordinoidaan ja tehdään molemmin puolin rajaa samoihin aikoihin. Neuvottelut naapurin kanssa pitäisi saada liikkeelle siis mahdollisimman pian, ja tämä kaikki liittyy tähän 12-vuotiseen teollisuuden kilpailu-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

lukuviivien takia. Ripeästi toimien rautatieliikenne Imatralta Venäjälle voitaisiin kansainvälistää jo vuonna 2024, siis samaan aikaan kuin maantieliikenne Parikkalan rajanylityspaikalla, ja Parikkalan rajanylityspaikka liittyy myös voimakkaasti vientiin.

Kun nämä kaksi asiaa saataisiin hoidettua, meillä vapautuisi valtavasti ratakapasiteettia Itä-Suomesta muuhun käyttöön. Me saisimme suoraan radan auki myös Venäjä–Kiina-akselille, mikä tarkoittaisi sitä, että tällä hetkellä terästehtaan tai paperitehtaan vientitavaroiden ei tarvitsisi kiertää yksistään Suomen radalla viikkoa, ja viennissä se on pitkä aika. Toteutuessaan Imatran rajan yli rakennettava ratayhteys siis parantaa teollisuuttamme ja meidän kilpailukykyämme huomattavasti. Se myös mahdollistaa henkilöliikenteen ja on hyvä koko Itä-Suomelle, ja koko Suomen viennin kannalta se on siis tärkeää sekä avaa ratakapasiteettia, kuten totesin. Mutta se tukee myös meidän matkailua. Minä uskon vahvasti siihen, että Saimaan aika on tulossa, ja se, kuinka saamme myös matkailijoita Saimaalle turvallisesti ratojen kautta, on erityisen tärkeää.

Kuten tässä 12-vuotisessa suunnitelmassa todetaan, rajaliikenteen sujuvuus on tärkeää jo kansainvälisen liikenteen toimivuuden kannalta. Käynnissä olevien kehittämishankkeiden valmistuttua rajanylityspaikkojen on vastattava pääosin meidän tarpeitamme. Valtion on huolehdittava nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkettava myös yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle sekä itse rajanylityspaikalla ja varmistaa myös osaltaan meidän huoltovarmuuttamme. Yhteistyön avulla varmistetaan, että kehittämistyö sekä Suomen että naapurivaltioiden puolella on linjassa keskenään — varsinkin nyt, kun vuosi 2021 on Euroopan rautatieliikenteen teemavuosi, jonka aikana korostetaan rautatieliikenteen etuja ja kestävä, älykästä ja turvallista liikennemuotoa. Raideliikenne on aina ekologisempaa ja turvallisempaa kuin maanteiden käyttäminen.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Risikko.

12.06 Paula Risikko kok: Arvoisa puhemies! 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on suunnitelma, jolla pitkäjänteisesti ohjataan tie- ja raideinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Tällainen suunnitelma on erittäin tervetullut, ja haluan kiittää siitä parlamentaarista ryhmää mutta myöskin valiokuntaa, että olette asiallisesti tätä käsitelleet ja erinomaisen hyvän mietinnön tästä tehneet.

Olen iloinen myöskin siitä, että olen saanut olla aikoinansa, kun olin liikenneministerinä, eräällä lailla vähän niin kuin kättilöimässä tätä. Nimittäin silloin aikoinansa 2014–2015 oli parlamentaarinen ryhmä, jota silloinen valiokunnan puheenjohtaja Kalle Jokinen johti, ja silloin tehtiin lähtölaukaus tälle 12-vuotiselle suunnitelmalle, annettiin esitys, ja kaikki hyväksyivät sen. Se kirjattiin sinne parlamentaariseen ryhmään, jotenka oikein hyvin näin. Tällä nimittäin saadaan sitä pitkäjänteisyyttä ja sitoutumista yli hallituskausien, yli eduskuntakausien. Kyllähän tämä semmoinen asia on, että meillä koko ajan käytetään väyliä, teitä, ja ne kuluvat, ja siitä syystä koko ajan pitää olla ajan tasalla. Ja se, että tällaiseen pitkäjänteisyyteen ja yleensä sitoutumiseen mennään, sitten vähentää sellaista siltarumpupolitiikkaa.

Keskeistähän on korjausvelan systemaattinen maksaminen takaisin, jonka lisäksi tarvitaan niitä tarkkaan arvioituja hankkeita eli kustannusvaikuttavuutta ja turvallisiksikin arvioituja hankkeita kaikkien liikennemuotojen ja -väylien kehittämiseksi. Silloin aikoinansa 2014–2015 se parlamentaarinen ryhmä totesi, että korjausvelka on 2,3 miljardia, ja nyt on

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

todettu, että se on 2,8 miljardia. Tässä on nyt sitten suunnitelma siitä, että me saataisiin se laskemaan 2,2 miljardiin euroon. No, kyllä tässä pitkään menee, ja minä vain pelkään pahoin, että jos ei tähän ihan systemaattisesti tartuta — joka ikinen hallitus, joka ikinen vuosi — niin me ei päästä siihen tavoitteeseen. Ja onhan se tosi surullista, että silloin jo tehtiin päätös, että tätä korjausvelkaa lasketaan, ja nyt se on kuitenkin vain lisääntynyt. Mutta on tietysti hyvä, että nyt on kuitenkin taas jälleen asetettu tavoite, ja ainakin näitten puheitten mukaan, mitkä tänään olen täällä kuullut, kaikki aivan taputtavat tälle asialle — nyt vain sitten katsotaan, miten käy, kun niitä päätöksiä tehdään.

Arvoisa puhemies! Liikkuminen on ihmisen perustarve. Liikennejärjestelyt ja -järjestelmät liittyvät monipuolisesti ihmisen elämään. Se liittyy ihmisen hyvinvointiin yleensä, työssäkäyntiin, harrastamiseen, opiskeluun, se liittyy myöskin elinkeinoelämään ja Suomen taloudelliseen tilanteeseen. Elikkä voi sanoa, että nämä liikennejärjestelmät, niihin liittyvät väylät ja mahdollisuudet liikkua, ovat sekä koko Suomelle että myöskin Suomesa asuville merkittävän tärkeitä. Kysymys on siis työstä, taloudesta, turvallisuudesta mutta myös terveydestä ja muusta hyvinvoinnista. Liikenne ja väylät kaiken kaikkiaan ovat osa yhteiskunnallista kokonaisuutta, elikkä aina pitäisi katsoa kokonaisuutta, kun pohditaan yhtä kohtaa. Jos haluamme pitää Suomen asuttuna ja haluamme, että siellä on työpaikkoja eri puolilla ja että kouluverkostoa pidetään yllä, niin tarvitaan turvallisia väyliä. Me puhumme täällä hyvin herkästi monipaikkaisuudesta ottamatta huomioon sitä, onko meillä verkkoja, onko meillä väyliä. Tämä on sellainen asia, mikä ainakin itselleni silloin liikenneministeriaikana oikein avautui, miten merkittäviä ovat liikenneväylät ja -verkot, että me saadaan nämä kaikki hoitumaan.

Mutta sitten vielä muutama sananen. Täällä on puhuttu esimerkiksi polttoaineverotuksesta. Onhan se ihan katastrofi, että se on tällaisessa mallissa: elinkeinoelämä kärsii, ja itsekkin asun sellaisella alueella, jolla kerta kaikkiaan tarvitaan sitä omaa autoa. Tiemaksuille on ehdottomasti mielestäni sanottava ”ei”.

Ja sitten muutama sellainen asia, mistä haluan vielä tässä lopuksi mainita: EU-rahoitusta pitää saada hyödynnettyä. Meidän pitää miettiä sitä, että kuntien rahat eivät tahdo riittää palveluihinkaan — me emme voi niin sanotusti kupata kunnilta. Rahoitusmallia pitää miettiä uusiksi, ja liikenne pitää nähdä palveluna. Lentokentät pitää saada pysymään muuallakin kuin Helsinki-Vantaalla. MAL-sopimukset ovat tärkeitä, ja sitten tietysti nämä erityiskohteet. Lopuksi sanon vain, että päärata on kuin meidän aorta, voisi sanoa. Itä-Suomesta äsken [Puhemies koputtaa] edustaja Malm piti erinomaisen hyvän puheenvuoron. Ja lopuksi mainitsen Norjaan menevän väylästä. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Marttinen poissa, edustaja Talvitie poissa, edustaja Kanerva poissa. — Edustaja Vikman.

12.11 Sofia Vikman kok: Arvoisa rouva puhemies! 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on parlamentaarisesti valmisteltu, strateginen paperi, jolla ohjataan pitkäjänteisesti tie- ja raideinvestointeja, kunnossapitoa ja kaikkien liikennemuotojen kehitystä. Se kattaa vuodet 2021—2023. Asiakirja laaditaan tästä eteenpäin todennäköisesti 12 vuoden kausiksi, mutta sitä päivitetään neljän vuoden välein.

Valtio vastaa jatkossakin väylien rahoituksesta. Keskeistä on perusväylänpidon rahoitustason nostaminen ja EU-rahoituksen maksimaalinen hyödyntäminen. Näissä rahoitushauissahan esimerkiksi tällä kaudella hallituksella on ollut vakavia vaikeuksia. [Suna Ky-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

mäläinen: Ei pidä paikkaansa!] Kaiken kaikkiaan painopistettä kallistetaan raideverkon parantamiseen. Pääpaino rahoituksessa säilyy kuitenkin ajoväylissä, ja se sisältää myös alemman tason tiestön kunnostamisen.

Valtion väyläverkon korjausvelka on noin 2,8 miljardia euroa. Sitä on nyt tarkoitus vähentää 2,2 miljardiin euroon vuoteen 2032 mennessä. Perusväylänpidon vuosittainen taso on vuodesta 2025 alkaen noin 1,4 miljardia euroa, ja väyläverkon kehittämiseen aiotaan suunnata yhteensä 6,1 miljardia euroa.

Arvoisa puhemies! 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma lisää väyläverkostomme kehittämisen pitkäjänteisyyttä ja vähentää poukkoilevuutta. Se on äärimmäisen hyvä asia. Tämä vähentää taipumusta siltarumpupolitiikointiin ja lyhytnäköiseen aluepolitiikointiin, joka johtaa kansallisen kokonaisuuden kannalta epäedullisiin tuloksiin. Toivon, että tulevaisuudessa käytäntö arvioida pidemmällä tähtäimellä liikennejärjestelmäämme johtaa siihen, että pystymme vahvasti katsomaan hankkeiden järjestykseen laittamista faktojen ja hyötyjen valossa siten, että miten panostetulle eurolle saadaan paras mahdollinen hyöty koko Suomen kannalta ajateltuna.

Tässä suhteessa esimerkiksi pääradan kehittäminen on jo pitkään jäänyt puutteelliseksi, samoin valtatie 9 ei vastaa nytkään vaatimuksia, joita sen pitäisi vastata, eikä se vastaa tulevaisuuden kasvaviin liikennemääriin, ja puutteet liikenneturvallisuudessa ovat aivan merkittäviä ja kestäättömiä. Toivottavasti tämä uusi käytäntö tuo näihinkin parannusta, nimittäin jos ajattelemme esimerkiksi päärataa, niin sen vaikutusalueella asuu yli puolet suomalaisista ja syntyy kaksi kolmasosaa Suomen bruttokansantuotteesta, ja matkustajamäärät ovat aivan omaa luokkaansa. Kansallisesti meidän pitää tunnustaa nämä faktat ja sen mukaan myös katsoa näiden hankkeiden rahoitusta jatkossa.

Arvoisa puhemies! Tosiaan tämä 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vähentää houkutusta kohdistaa sopeutuksia perusväylänpidon ja väyläverkon kehittämisen rahoittamiseen, koska suuruusluokat on parlamentaarisesti sovittu. Toivottavasti näemme vähemmän poukkoilevuutta määrärahasoissa ja kehittäminen on pitkäjänteisempää. Ja kuten sanottu, kun meillä on katse pidemmällä ja hankeputki pidemmällä tähtäimellä, on helpompi hakea EU-rahoitusta ajoissa, kun tiedetään jo mihin sitä haetaan.

Arvoisa puhemies! Aivan lopuksi vielä mainitsen, että hallituksen polttoaineveron korotukset ja suunnitelmat ruuhkamaksulainsäädännön hyväksymisestä ovat omiaan heikentämään liikkumisen vapautta ja nostamaan työtä tekevien ahkerien suomalaisten arjen kustannustaakkaa. [Aki Lindén: Kokoomusko ei ole koskaan nostanut mitään polttoaineveroa? — Välihuutoja]

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Könttä.

12.17 Joonas Könttä kesk: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Tämä monivuotinen liikennesuunnitelma mielestäni ansaitsee kiitokset. Tässä on tehty hyvää työtä yli hallitus—oppositio-rajojen. Edustaja Risikko aiemmin kertasi hieman sitä historiallista taustaa. Minusta sekin on syytä tunnustaa, että tässä on pitkä, monien hallituksien työ takana, ja erityinen kiitos tästä sopimuksesta mielestäni kuuluu sille, että saadaan pitkäjänteisyyttä a) tähän liikennekehittämistyöhön ja b) myös tähän rahoitukseen, ennen muuta tuonne EU:n suuntaan nyt uusia mahdollisuuksia. Meillä on ollut heikkouksia saada EU:sta rahoitusta liikennehankkeiden rahoittamiseen verrattuna esimerkiksi Ruotsiin. Ei siihen syyllisiä kannata katsoa — niitä oli edellinen, keskustan, perussuomalaisten ja kokoomuksen hallitus, ihan

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

sama tulos, ja edellinen sixpack-hallitus, ihan sama tulos — mutta nyt tämän paperin kautta toivottavasti, kun yhdistetään tämän suunnitelmallisuus, yhdistetään meidän edunvalvontatyö Euroopan unionissa, me pystytään menemään edes hieman lähemmäksi sitä tasoa, mikä naapurimaa Ruotsissa on.

Toinen nosto, minkä vielä haluan tehdä tästä: On tullut paljon hyviä hankkeita myös omaan maakuntaani Keski-Suomeen jo tällä hallituskaudella — Joutsa—Hartola-tiehen 26 miljoonaa, Jyväskylä—Tampere-välisen raideosuuden parantamiseen liki 200 miljoonaa — mutta edelleen totta kai tarvitaan, ja tämä on sitä politiikan arkea. Totta kai toivon, että Nelostiehen löytyy lisärahoitusta, mutta sielläkin on itse asiassa yksi iso ongelma siinä, että suunnitelma ei ole valmis, joten me ei voida vielä myöntää rahoitusta. Vaikka sitä rahoitusta niin lyhyiden tekstarien palstalla kuin sitten mielipidekirjoituksissa aina vaaditaan, niin sitä ei voi vielä antaa sinne, kun suunnitelma ei ole valmis. Tässä tulee tämä suomalaisen yhteiskunnan tietynlainen kukkanen, että sitten kun aikanaan suunnitelma on valmis, niin sitten käynnistyvät valitukset, ja ennen kuin se lainvoimainen suunnitelma saadaan aikaan, niin siinä vielä valitettavasti kestää.

Mutta ihan lopuksi ehkä huomio tästä liikenteen murroksesta, miten tämä on muuttunut. Me on nähty nyt korona-aikana muutosta siihen, että ihmiset viihtyvät enemmän kotonaan olosuhteiden pakostakin, mutta uskon, että tällainen hybridimalli, jossa osa töistä tehdään etänä, osa paikan päällä, lisääntyy. Sen takia on tärkeää paitsi se, että meillä on hyvät liikenneyhteydet niin tien päällä kuin sitten rautateillä, myös se, että nämä tiedon valtaväylät toimivat ja meillä on erittäin hyvät laajakaistat ympäri tämän maan ja sen tukemana 5G-, 6G-teknologia, mitä ikinä sieltä tuleekaan, jotta meillä mahdollistuvat uudenlaiset palvelut, uudenlainen työnteon malli ja uudenlainen elämisen ja viihtymisen malli, ja tähän tämä suunnitelma antaa nyt eväät. Niin kuin sanoin tuossa aiemmin pitämässäni puheenvuorossa, hyvin suunniteltu on puoliksi tehty, ja nyt meidän poliitikkojen tehtävä, myös seuraavilla hallituskausilla, on sitten toteuttaa tämä hyvä suunnitelma.

Omasta puolestani kiitokset paitsi tietysti asiasta vastaavalle ministerille myös liikennevaliokunnan puheenjohtajalle, joka on kyllä tehnyt tässä mietinnön johtamisessa erittäin hyvää työtä. Kaikille hyvää kesää ja sellaista autorauhaa myös tuonne tien päälle. Siellä on nyt niitä tietöitä. [Puhemies koputtaa] Se on hyvä asia, että niitä tietöitä siellä on, mutta muistetaan myös maltti [Puhemies koputtaa] siellä liikenteessä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo poissa. — Edustaja Risikko.

12.20 Paula Risikko kok: Arvoisa puhemies! Ihan muutama sana vielä, koska tuossa äskeisen puheenvuoron lopussa jouduin aika nopeasti sanomaan näistä, mitä itse näen tärkeiksi nostaa vielä jatkossakin puheenvuoroihin ja tietysti tekoihin.

Nämä kuntien rahat: Kun aika paljon ollaan nyt haluamassa, että kunnat osallistuisivat väylien rakentamisiin, ja vähän niin kuin houkutellaan kuntia sillä, että he saisivat paremmat väylät, kun he osallistuvat itse, niin pitää muistaa kuitenkin, että kuntien rahat eivät ole pohjaton säkki. Siitä syystä on ehdottomasti tärkeää, että valtio huolehtii näistä valtiolle kuuluvista väylistä.

Sitten näistä rahoitusmalleista, mitkä oikeastaan tässä järjestelmäsuunnitelmassakin on nyt otettu huomioon, on puhuttu jo silloin aikoinansa. Minä ottaisin nyt kuitenkin sellaista vielä vähän innovatiivisempaa otetta näiden rahoitusmallien etsimiseen, koska kyllä eri

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

puolilla Eurooppaa löytyy erilaisia vaihtoehtoja, mutta niitä kannattaa vielä etsiä. Silloin aikoinansa teetettiinkin tällainen selvitys, ja kannattaa sitäkin vielä katsoa.

Sitten myöskin näistä lentokentistä: Mehän jokainen tiedämme sen, että nyt ovat aika kortilla nämä maakuntakentät. Meilläkin esimerkiksi on jouduttu lopettamaan maakuntakentän liikenne. On ymmärrettävää tietysti, että aina katsotaan sitä, mikä kannattaa ja mikä ei, ja onhan se totta, että tuo Helsinki-Vantaa on niitä ainoita, joka kannattaa kunnolla, mutta itse olen kyllä sitä mieltä, että otettaisiin Ruotsista mallia. Ruotsissa nimenomaan maakuntakentät ovat vetäneet työpaikkoja ja elinkeinoelämä on pystynyt järjestämään niitä työpaikkoja sinne aivan toisella tavalla, kun ne maakuntakentät ovat toiminnassa, koska myöskin monelle organisaatiolle tarvitaan ne kansainväliset verkostot.

Sitten näistä MAL-sopimuksista: Aikoinansa kun nämä MAL-sopimukset keksittiin, eli maankäyttö-, asuminen- ja liikennesopimukset, nehan olivat mahdollittoman hyvä innovaatio, mutta ne kunnat ja kaupungit, jotka jäivät niiden ulkopuolelle, menettävät monta kertaa kaikissa muissakin hauissa, koska aina katsotaan, että annetaan niille, jotka ovat MAL-sopimuksen tehneet. Sen tähden pitäisi katsoa näitä vähän uusilla kriteereillä.

Minä otan esimerkiksi Seinäjoen, jolla on valtavan paljon annettavaa esimerkiksi elinkeinoelämän näkökulmasta. Minä olen ehdottanutkin, että sinne tulisi lisäksi E ja K eli MALEKit — eli elinkeinoelämän pohinä ja sitten myöskin tämä K eli kansainvälisyys — ja myöskin näitä kriteereitä mietittäisiin, kun tehdään näitä sopimuksia.

Sitten vielä haluan sanoa, että esimerkiksi meidän alueellamme tarvitaan jatkuvasti omaa autoa eli ehdoton ”ei” polttoaineverotuksen korotuksille ja tiemaksuille. Se on vain kerta kaikkiaan niin, että jos me halutaan pitää Suomi asuttuna, me tarvitaan niitä omia autoja. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Holopainen, Mari.

12.23 Mari Holopainen vihr: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! On hyvä, että luodaan vähän pidemmän tähtäimen visiota sille, miten liikennejärjestelmää tulee kehittää.

Nostaisin täältä esiin hyvät huomiot siitä, että olisi tavoitteellista, että kunnat ja valtio tulevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä ja kaupunkipyöräjärjestelmiä. Ne voivat lisätä myös monen kaupungin ja kunnan elinvoimaisuutta silloin, kun siellä on riittävä asukaspohja. Me saadaan kaupunkipyöräjärjestelmiä useammille kaupunkialueille kuin muun muassa pääkaupunkiseudulle, missä on jatkuvasti kehitetty sitä, että on helppo liikkua. Varmasti nyt kaikki näkevätkin katukuvassa sen sähköisen pienliikenteen muutoksen, että ihmiset voivat tyypillisesti lyhyitä matkoja taittaa esimerkiksi sähköpyörällä tai pyörällä tai sähköpotkulaudoilla, jotka kyllä myös kaipaavat omaa sääntelyä varmasti enemmän, koska se tuntuu olevan sen verran uusi asia, että siihen ei ole vielä yhteisiä pelisääntöjä. Mutta yhtä lailla tämäntyyppinen liikenne monella alueella lisääntyy.

Olisi hyvä huomioida, että kun puhutaan elinkeinoelämän tarpeista, niin myös kaupunkiliikenteen kehittäminen mitä suurimmissa määrin palvelee nimenomaan elinkeinoelämää. Jos meillä on useampi ratikkapysäkki, niin meillä on helpompi liikkua niille työpaikeille, joita kaupunkialueella on, ja tässä olisi hyvä huomioida ensinnäkin, miten palveluvaltainen on meidän elinkeinoelämämme, elinkeinorakenteemme. Sitä kautta, kun me kehitetään joukkoliikennettä ja me mahdollistetaan ihmisille se helppo liikkuminen, kehitetään pyörävyilyä, me mahdollistetaan ihmisille liikkumista ainakin kaupunkiseuduilla. Totta kai ilman autoa ei pärjää monellakaan seudulla, ja on hyvä miettiä sitä liikkumista

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

enemmän sen kulloisenkin tarpeen mukaan, jolloin aika moni on monenlaisen liikkumisvälineen käyttäjä eikä tyypillisesti vain yhden, eli kehitetään sen tarpeen mukaan niitä palveluita. Tässä mietinnössä on hyviä huomioita myös tästä, miten liikkuminen kehittyy palveluna ja miten digitalisaatio siinä voi edesauttaa liikkumisen edistämistä.

Olisikin hienoa, että tätä ruuhkamaksukysymystä myös tarkasteltaisiin kustannuskysymyksenä. Sehän ei varmasti ole ajankohtainen esimerkiksi Seinäjoella, joka tässä mainittiin — ei tietenkään. Jos ruuhkia ei ole, niin ei varmasti ole sitten siitä hyötyä. Mutta toisaalta olisi hyvä huomioida se tutkimustieto, joka on taustalla, että niin pieni osuus niistä ruuhkista keskittyy tiettyyn kellonaikaan, eli ruuhkat keskittyvät pieneen osuuteen siitä vuorokaudesta, jolloin sitä hieman laajentamalla säästetään huomattavia infrakuluja, ja sillähän on vaikutusta paitsi kuntien myös valtion talouteen. Eli se mahdollisuus toki kannattaa käyttää, ja onkin sovittu siitä, että me mahdollistetaan lainsäädäntöä, jolla voidaan tarvittaessa ottaa käyttöön myöskin nämä digitalisaation uudet keinot ohjata sitä liikennettä niin, että se on mahdollisimman kustannustehokasta sen sijaan, että ruvetaan valtavasti panostamaan rahaa siihen, että sitä pientä ruuhkahuippua jollain tavalla pyritään helpottamaan vaikkapa infrainvestoinneilla, kun se ei edes aina ole mahdollista. Kun tila on rajallinen, niin silloin täytyy löytää niitä viisaita ja kustannustehokkaita keinoja, joilla liikennettä ohjataan. Totta kai liikennettä ohjataan muutoinkin. Tämä ei sinänsä ole mitenkään poikkeuksellinen asia, ja tämä on käytössä monella kaupunkiseudulla Suomen ulkopuolella, mutta ei varmasti tarvitse pelätä sitä, että sitten ruuhkamaksut tulisivat käyttöön jonnekin suurimpaan osaan Suomea, missä niitä ruuhkia ei todellakaan ole.

Lisäksi tietysti tulevaisuuden kannalta olisi hienoa pohtia, miten me liitytään tähän eurooppalaiseen rataverkostoon vielä tiiviimmin. Nyt Ruotsista yöjunalla pääsee yhä helpommin Manner-Eurooppaan, ja me ollaan täällä hieman pussin perällä, jolloin meidän kilpailukyvyyn kannalta olisi kyllä tosi tärkeää käynnistää suunnitelmat ja pohdinta siitä, voidaanko me saada Tallinnan tunneli toteutumaan, ja se on varmasti pidemmän aikavälin tavoite. Mutta joka tapauksessa tulevaisuus menee siihen, [Puhemies koputtaa] että meidän täytyy vähentää lentoliikennettä ja sen osuutta ja siirtyä enemmän raideliikenteeseen, [Puhemies koputtaa] ja tämä kehitys on nähtävillä koko Euroopassa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Vikman.

12.29 Sofia Vikman kok: Arvoisa puhemies! On syytä kiittää kaikkia osapuolia ja puolueita siitä, että 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on saatu aikaan. Se lisää väyläverkostomme kehittämisen pitkäjänteisyyttä ja vähentää poukkoilevuutta, kuten aiemmassa puheenvuorossani toin esiin ja täällä muutkin ovat tuoneet. Kuitenkin lisäyksenä aiempaan puheenvuorooni haluan vielä nostaa esiin kaksi huolta, jotka tähän kokonaisuuteen liittyvät.

Nimittäin ensinnäkin hallitus päätti heti selonteon valmistumisen jälkeen 12. toukokuuta julkisen talouden suunnitelmassa kohdistaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle vuodesta 2023 eteenpäin 110 miljoonan euron säästövelvoitteen. Mikäli säästövelvoite kohdistetaan väyläverkkoon tai sen kehittämiseen, heikentää tämä vakavasti selonteon uskottavuutta ja vaikeuttaa sen täysimääräistä toimeenpanoa.

Toiseksi sote-uudistus heikentää valtavasti kuntien tulonmuodostusta, koska iso osa verotuotosta siirretään hyvinvointialueille. Kunnilla on näin ollen vähemmän kykyä investoida paikallisiin tiehankkeisiin. Moni äärimmäisen tarpeellinen seudullinen hanke voi jat-

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

kossa hautautua, koska kuntien lyyhistyvät hartiat eivät pysty kannattelemaan yhtä laajoja investointiohjelmia kuin aikaisemmin. Epäedullinen rahoitusmalli kunnan ja valtion välillä yhdistettynä surkeaan sote-uudistukseen voi jäädyttää jatkossa monia seudullisia hankkeita, koska investointikykyä ei kerta kaikkiaan enää ole. Onnettoman sote-uudistuksen vaikutukset heijastuvat siis myös kuntiin ja niiden elinvoimainvestointeihin, kuten tärkeisiin liikennehankkeisiin, joita kunnat rahoittavat.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

12.31 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa rouva puhemies! Keskustelu tuntuu etenevän aika vauhdilla, ja hienoja, hyviä, erinomaisia puheenvuoroja on käytetty. Itse nostaisin kaksi teemaa esille tähän liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyen, joista molemmista täällä on jo tänään puhuttu.

Toinen liittyy tähän ruuhkamaksukeskusteluun, jota on käyty. Suomi on harvaan asuttu maa, pieni, harvaan asuttu ja vähäväkinenkin maa kaiken lisäksi, meillä ei varsinaisia suurkaupunkeja edes ole, ei edes tämä metropoli Helsinki ole sitä maailman mitassa. Eli liikenneneruuhkat ovat aidosti aika pieniä, ja itse olisin taipuvainen pohtimaan toisesta kulmasta kuin siitä, että me loisimme tämmöisen ruuhkamaksujärjestelmän, joka pikemminkin johtaa siihen, että nuo pientiet tulevat käyttöön, koska ainakin itse pääkaupunkiseudulla asuvat osaavat kyllä välttää ne kuviot niin, että pystyvät liikkumaan ilman niitä pisteitä, joissa rekisteröidään tätä ajoliikennettä. Ruuhkamaksu on tarpeeton rasite autoilijoille, ja näkökulmani olisi sen kaltainen, että kyllä, liikenneneruuhkia kannattaa välttää, kannattaa luoda sellaista liikenneverkostoa, että se toimii mitä järkevimmin myöskin yksityisautoilun kannalta, mutta huomattavasti tehokkaampi keino kuin ruuhkamaksut on lieventää ruuhkia, panostaa joukkoliikenteeseen. Mitä vahvemmin, paremmin toimiva joukkoliikennejärjestelmä meillä on kaupunkialueilla, joissa näitä ruuhkia nyt on, sitä vähemmän niitä ruuhkia itse asiassa on. Maailmalla tepsivä keino, joka on sekä ympäristöystävällinen keino että myöskin sosiaalisesti tuloja tasaava keino, ja myöskin alueellisessa mielessä se on positiivinen, on maksuton joukkoliikenne, se, että paikallinen joukkoliikenne tehdään maksuttomaksi. Maarianhamina on Suomessa ainoa kunta, jossa se on toteutettu. Naapurikaupungissa lahden toisella puolella, Tallinnassa, se on toteutettu... [Puhujan mikrofonin sulkeutuu]

Puhemies Anu Vehviläinen: Nyt meni teiltä mikrofonin pois. — Nyt on jälleen päällä. Jatkakaa, olkaa hyvä.

Kiitos, arvoisa puhemies! — Meillä on useita eurooppalaisia kaupunkeja, jotka ovat siis isoja kaupunkeja, joissa on päädytty siihen, että pyritään kehittämään maksutonta joukkoliikennejärjestelmää. Se on ylivoimaisesti tehokkain keino itse kullekin vähentää myöskin yksityisautoilua. Sitten täytyy vain huolehtia siitä, että tämä joukkoliikennejärjestelmä aidosti on tehokas ja toimiva.

Jos luvut muistan oikein, niin HSL:n alueella tilanne on tällä hetkellä se, että lipputulot ovat noin 300 miljoonaa euroa ja subventiojärjestelmä on sen saman verran, 300 miljoonaa euroa. Summat ovat suuria, mutta ne ovat suhteellisen pieniä siihen innovaatioon nähden, mitä tämä tarkoittaisi siinä, että me loisimme järjestelmän, kun jo nyt liian monet menevät vähän niin kuin vilungilla metროon, jossa ei valvontaa ole kunnolla. Voisimme luoda aidon

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

järjestelmän, jossa useimmiten vähätuloisemmat — opiskelijat, eläkeläiset ja muut — jotka käyttävät joukkoliikennejärjestelmää, saisivat luontevalla tavalla... Maantien jatkeena olisi myöskin joukkoliikennejärjestelmä, jota voisi käyttää hyvin tehokkaasti hyväksi. Samalla se johtaisi siihen, että monet, jotka käyttävät nyt yksityisautoilua, eivät ehkä käyttäisi sitä samassa mittakaavassa.

Arvoisa puhemies! Toinen teema, jonka ottaisin esille, kun edustaja Mäenpääkin istuu tässä salissa: Hän totesi, että nämä raideliikenneratkaisut, joihin tämä nykyinen Sanna Marinin hallitus on voimakkaasti panostanut... Siis historiallisen voimakkaasti olemme panostamassa nyt perusrataverkoston kehittämiseen, mikä on hatunnoston arvoinen asia ja kertoo kyllä selkeästä linjauksesta, minkä hallitus on tässä suhteessa tehnyt, ja edustaja Mäenpää vain pohdiskeli ääneen, että mihin sen junan nyt pitäisi mennä, että tästä kiistellään, onko se Turkuun, Tampereelle ja mihin mennäänkään. Liikennevaliokunnan puheenjohtaja Kymäläinen heitti siihen välihuudon, että niin, kyllä sen junan pitäisi mennä kaikkialle, eli junien täytyisi kattaa Suomi luontevalla tavalla, ja olen liikennevaliokunnan puheenjohtajan kanssa täsmälleen samaa mieltä.

Mutta: Meillä on täällä Suomessa yksi laaja työssäkäyntialue, joka ei ole järkevän raideliikenneratkaisun piirissä — tuolla alueella sijaitsevat myöskin Suomen suurimmat viennit, se on mitä merkittävin tavaraliikenteen kulkuväylä, se on myöskin suunta, jolla on myöskin kansainväliseen raideliikenteeseen liittyvät luontevat yhteydet — eli eteläinen Kymenlaakso. Edelleenkin hämmästelen, että me voimme käydä vakavaa keskustelua siitä, mikä vaihtoehto on järkevämpi — tulen, arvoisa puhemies, myöskin alueelta, jolla ei ole suoraa alueellista intressiä tässä asiassa sanoa — koska jos valtakunnallisesta perspektiivistä katsoo, niin miten luontevaa olisi, kun tämä Lahden oikorata rakennettiin Keravalta Lahteen ja siitä sitten pohjoiseen vanhoja reittejä pitkin, että tässä tilanteessa, voisiko sanoa, jos joutuu priorisointeja tekemään, tämä rantarataratkaisu olisi valtakunnallisesti huomattavasti tärkeämpi ja järkevämpi kuin ottaa se yhteys, mistä nyt paljon puhutaan, eli tämä niin sanottu itärata, joka nousisi Porvoosta suoraan sitten Kouvolaan ja siitä eteenpäin. Se lyhentää kieltämättä [Puhemies koputtaa] itäisimmästä Suomesta tulevaa matkustusta kymmenillä minuuteilla, mutta tämä olisi aivan toisenlainen ratkaisu, saisimme uuden työssäkäyntialueen [Puhemies koputtaa] tähän pääkaupunkiseudun välittömään yhteyteen ja myöskin sitä kautta yhteydet poikittaisliikenteeseen, mukaan lukien Venäjän-kauppa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Niikko.

12.37 Mika Niikko ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma on pohjaltaan ihan hyvä ja tärkeä työkalu ohjaamaan tulevaisuuden liikennettä. Toki tämä on vain tällainen suuntaa antava homma, koska monet kunnat ja maakunnat haluavat myös toteuttaa isoja hankkeita, ja toteuttavatkin.

Meillä on yhtenä isona hankkeena Vantaalla parhaillaan tällainen paikallinen liikenneratkatku, tämä raitiovaunuliikenteen suunnittelu, menossa Itä-Vantaan alueelle. Siitä tämän tulevan valtuustokauden aikana sitten tehdään päätöksiä, onko Vantaalla siihen tässä taloustilanteessa varaa lähteä mukaan vai ei.

Edustaja Kiljunen mainitsi tämän maksuttoman joukkoliikenteen, ja siitä muutama ajatus tuli mieleen.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Lähtökohtaisesti on totta kai hyvä, jos meillä olisi tällainen maksuton joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla. Kaikkihan sitä kannattaisivat varmasti mielellään, mutta sitten kun ruvetaan miettimään, mistä ne rahat siihen saadaan, niin se on sitten jo vaikeampi kysymys.

Esimerkiksi Vantaalla, niin kuin edustaja Kiljunen varmaan tietää, meillä taitaa tällä hetkellä olla yhden veroprosentin luokkaa se meidän subventointi joukkoliikenteeseen, mikä on Vantaan osuus. Se tarkoittaisi silloin lähemmäs 50 miljoonaa euroa rahaa, mikä pitäisi kaivaa, jos maksuttomasti Vantaalla pääsisi kulkemaan tai vantaalaiset pääsisivät kulkemaan joukkoliikenteessä. Vastaavasti sitten se loppu, vajaat 300 miljoonaa euroa, pitäisi kerätä muualta — tai noin 250 miljoonaa jäisi loppuosaksi vielä muitten kuntien kukkarosta — ja tässä taloustilanteessa se ei ole mitenkään mahdollista.

Mutta vaikka tämä ei ole mahdollista tässä taloustilanteessa, niin olisi tosi hyvä, jos lähdetäisiin suuremmassa määrin pääkaupunkiseudulla tämmöiseen kokeilulliseen malliin. Me ollaan esimerkiksi Vantaalla aika paljon keskusteltu siitä, mikseivät määrättyinä kelloaikoina esimerkiksi eläkeläiset ja työttömät voisi matkustaa ilmaiseksi. Sitä ovat myös perussuomalaiset kannattaneet, mutta se ei ole koskaan edennyt. Aina siihen on löytynyt muilta puolueilta joku este, että sitä rahaa ei ole haluttu loppujen lopuksi yhtään sinne laittaa.

Arvoisa puhemies! Vielä kuitenkin täytyy huomioda se, että hallituksella on näissä tie-liikenne ratkaisuihin hyvin voimakkaasti tällainen fossiilittoman liikenteen tiekartta -ajatus päällä, jossa he haluavat tehdä näitä erilaisia ratkaisuja nimenomaan ilmastomuutoksen nimissä. [Suna Kymäläisen välihuuto] Niissä kaikissa hankkeissa ei voi olla yksimielinen, koska ne kaikki eivät ole taloudellisesti järkeviä eivätkä ne myöskään ole välttämättä järkeviä sen hiilineutraalisuuden saavuttamisen kanssa.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kettunen.

12.40 Tuomas Kettunen kesk: Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Täällä on käyty hyvää keskustelua tänään. Mietin, että otanko ollenkaan puheenvuoroa, mutta haluan käyttää lyhyen puheenvuoron, kun on puhuttu teistä ja raiteista, mutta lentoliikenteestä sen verran, että siihen haluan kiinnittää huomiota, että valiokunta on ansiokkaasti kiinnittänyt huomiota sähköisen lentoliikenteen tulevaisuuteen ja tulemiseen. Itsellenikin on suuri unelma ja visio siitä, että kun sähköinen lentoliikenne, varsinkin pienlentoliikennetoiminta, alkaa yleistymään tässä maassa, niin myös maakuntien lentokenttiä, myös pienempien kuntien kenttiä, kehitetään ja edistetään sen suhteen, että juurikin tämä sähköinen lentoliikenne ja sen tuomat mahdollisuudet lyhyille lentoliikennematkoille tulisivat yleistymään mahdollisimman nopeasti.

Myös kiinnitän huomiota siihen, että täällä Helsingissä Helsinki-Malmin lentokenttä on kuitenkin yleisilmailuverkoston tärkeimpiä solmukohtia, ja jos Malmin lentokenttä laitetaan kiinni, niin mistäs sitten lähdetään lentämään täältä pääkaupunkiseudulta tuonne maakuntien kentille? [Mika Niikko: Hyvä kysymys!] Toivoisin, että joku päivä myös täältä Malmin lentokentältä lennetään vaikka esimerkiksi Kuhmon kentälle ympäristöystävällisesti sähköisillä lentokoneilla.

Haluan kiittää valiokuntaa hyvästä mietinnöstä ja siitä, että tämä on ehdottoman tärkeästi otettu mietintöön matkaan.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Niemi.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

12.41 Veijo Niemi ps: Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Oma kotikuntani Lempäälä on tällainen hyvin pitkälinnen nauhataajama, lähes 15 kilometrin pituinen, Tampereen eteläpuolella. Sitä halkaisee Tampere—Helsinki-moottoritie, Tampere—Helsinki-rautatie, ja on aivan elintärkeää, että meille saadaan liityntäpysäköintiä niin kumipyöräliikenteeseen kuin rautatieliikenteeseen. Suurella tyytyväisyydellä luen mietintöä sieltä kohdasta 97, missä mainitaan, että valtio tulee tukemaan liityntäpysäköintiä rakentamisia, koska ne ovat aivan kohtuuttoman kalliita pienelle kunnalle rakentaa useammalle kohdalle, esimerkiksi Sääksjärvi—Hakkari—Lempäälä-alueelle, moottoritien ja rautatien varteen, koska ne eivät voi yhteisiä liityntäpysäköintialueita olla, kun rautatie ja moottoritie ovat kuitenkin sen verran kaukana toisistaan. Mutta suurella tyytyväisyydellä katsoin tätä, että valtio tulee tukemaan näitä liityntäpysäköintiä rakentamisia. — Kiitos.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Holopainen, Mari.

12.42 Mari Holopainen vihr: Kiitos, arvoisa puhemies! Haluaisin vielä nostaa täältä valiokunnan hyvän huomion siitä, että pidetään hyvänä linjausta, jonka mukaan jatkossa selvitetään alueellisen junaliikenteen kehittämistarpeita ja -mahdollisuuksia. Selonteon mukaan esimerkiksi monilla kaupunkiseuduilla on halukkuutta kehittää paikallisjunaliikennettä. Tästä vihreät ovat tehneet aloitteita, jotta me kehitettäisiin sellaista kaupunkiliikennettä, joka olisi kestävä ja toisi elinvoimaa usealle kaupunkiseudulle, ja myöskin keskustan puolelta on tätä nostettu vahvasti esiin, ja ilmeisesti muistakin puolueista on tukea tälle ajatukselle. Näkisin, että se olisi yksi sellainen keino, jossa meillä olisi yleiseurooppalaisen kehityksen mukaan useampi kaupunki Suomessa, jotka pärjäisivät ja joissa olisi mahdollista elää ja tehdä töitä. Minun mielestäni Tampere on yksi hyvä esimerkki tästä: Tampereen vetovoima on ollut hyvä, ja siellä on päätetty satsata ratikkaan. Ja muissakin kaupungeissa tällaisia pohdintoja on. Esimerkiksi Vantaa tulee päättämään investoinneista. Silloin olisi hyvä huomioida, ettei se investointi ole pelkkä kustannus vaan se myös luo lisää arvoa ja se luo lisää houkuttelevuutta sille alueelle.

Olisi hienoa nähdä, että me saataisiin useammalle kaupunkiseudulle tosiaankin tämä paikallisjunaliikenne toimimaan. Siten myös pieni osuus siitä kansainvälisestä vetovoimasta ja muuttoliikkeestä, joka suuntautuu Helsingin seudulle, voisi mielestäni suuntautua myös muille kaupunkiseuduille, koska meillä alkaa täällä olla sitten jo lähiluonto vastakkain rakentamisen määrän kanssa. Pidän tärkeänä, että pääkaupunkiseutu kasvaa, ja meillä on edelleenkin vetovoimainen pääkaupunkiseutu, mutta en pidä sitä huonona, jos meillä olisi muitakin kaupunkeja, jotka vetäisivät ihmisiä, niin että me voitaisiin vähän tasapainottaa tätä kehitystä. En usko siihen, että me hajautettaisiin joka puolelle, mutta meidän pitäisi nyt tehdä niitä valintoja, ja kunnat varmasti niitä tekevät itse, niin että valitsevat, kehittävätkö sitä vetovoimaista ja myöskin päästöiltään kestävämpää joukkoliikennettä.

Ja tosiaankin, varmasti Tampereen esimerkkiä kannattaa seurata, mutta silti jostain syystä nämä ratikkahankkeet usein myös kohtaavat vastustusta. Kaikilla taloudellisilla mittareilla näyttää siltä, että ei niin kovasti kannattaisi vastustaa vaan päinvastoin.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

12.45 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Kaksi kommenttipuheenvuoroa.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Ensinnäkin edustaja Kettuselle, kun hän viittasi tähän Malmin kentän purkupäätökseen: Olen hänen kanssaan enemmän kuin samaa mieltä. Tässä tehdään historiallinen virhe, jos ei osata arvostaa kulttuurihistoriaa ja liikennehistoriaa, tunnistaa tuon lentokentän arvoa pidemmässä juoksussa. Se voi olla juuri nyt niin, että tällä hetkellä ne asuinrakennustarpeet saattavat olla sellaisia, että tuo alue kannattaisi rakentaa, mutta siinä on pidempi juoksu: ilma tulee olemaan se keskeinen liikenneväylä, kun katsotaan nyt tästä eteenpäin tulevaisuuteen. Silloin pitää olla niitä pisteitä, mistä käsin operoidaan. Tieteiskirjallisuus osaa meille kertoa, mutta me emme itse osaa tietysti mielikuvitustakaan käyttää siinä, kuinka paljon ollaan purettu — mutta liian paljon ihmiskunnan historiassa on niitä tilanteita — niin sanotusti vanhaksi tulleita kulttuurirakenteita, historiallisia rakenteita, ja myöhemmin harmitellaan, minkä virheen me teimmekään aikanaan. Tässä on riski sille. Asun siinä viressä, niin että tiedän, mistä puhun.

Arvoisa puhemies! Kuitenkin halusin käyttää puheenvuoron erityisesti korostaakseni sitä, mitä edustaja Holopainen sanoi, ja oikaistakseni edustaja Niikon puheenvuorossa olleen virheen. Kiitokset siitä, että tuette vahvasti sitä, että raideliikenne ratkaisuja, myöskin raitiotieliikenne ratkaisuja, tällaisilla ruuhkaisilla seuduilla on mitä järkevintä viedä eteenpäin. Ne ovat investointeja tulevaan. Niitä ei pidä katsoa lyhyellä perspektiivillä yhden budjettivuoden perusteella, koska ne tehdään pitkällä juoksulla. Tiedän, että tämä on vähän vantaalaista keskustelua: Edustaja Niikko totesi äsken, että tämä pikaraitiotieratkaisu, joka ollaan nyt Vantaan valtuustossa kohta päättämässä, olisi Itä-Vantaaseen liittyvä raideratkatku. Arvoisa puhemies, sillä ei ole Itä-Vantaan kanssa muuta tekemistä kuin se, että Hakunilan suuralue on ainoa alue vantaalaisista isoista lähiöistä, joka ei ole raideliikenteen piirissä, vaan tämä rata lähtee Itä-Helsingistä Mellunmäestä, kulkee Länsi-Hakunilan kautta Tikkurilaan lentoasemalle ja aikanaan sieltä menee Länsi-Vantaalle ja Espooseen. Tästä tulee selkäranka Vantaalle itsellensä pikaraitiotieratkaisuna, ja se yhdistää kaarena koko pääkaupunkiseudun. Nyt tiedän olevani paikallispolitiikassa kiinni, ja tämä on eduskunnan täysistuntosali, mutta halusin vain sen sanoa, kun tässäkin perussuomalaiset vastustavat tätä Vantaalla rahoitusperusteella, mitä perustetta edustaja Niikko äsken tässä käytti, että 1862, kun tehtiin raideliikenne ratkaisu, että Helsingistä Hämeenlinnaan rakennetaan rata, jokainen oli sanonut: ”Eihän meillä ole taloudellisia resursseja tällaiseen.” Hevosmiehet vastustivat täydellisesti: ”Kun tähänkin saakka ollaan kyetty hevosilla nämä kuljetukset hoitamaan, niin mikä älytön tällainen rautatieratkaisu tässä onkaan tulemassa? Tämähän on hukkainvestointi.” Ja niin edelleen. Puhemies, ei minun tarvitse varmaan ruveta kertomaan, mitä merkitystä tällä ensimmäisellä ratahankkeella Suomessa oli.

Investoidaan tulevaisuuteen, tehdään raideliikenne ratkaisuja — juuri sitä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Niikko.

12.48 Mika Niikko ps: Arvoisa puhemies! Muutama sana näistä raideratkaistuista.

Totta kai nämä raideratkaistut ovat lähtökohtaisesti hyviä asioita, jos haetaan tällaisista päästötöntä liikkumista ja nopeaa liikkumista tiheästi asutussa kaupungissa. Mutta tosiasia on se, edustaja Kiljunen, ettei tällainen 1800-luvun tekniikka vuonna 2021 ole välttämättä se paras ratkaisu, koska koko liikkuminen kehittyä toiseen suuntaan. Tosiasia on kuitenkin se, että ihmiset, jotka kulkevat autolla, kulkevat edelleenkin autolla sieltä Hakunilasta Keski-Vantaalle tai minne kulkevatkaan. Ja tosiasiaa syynä siihen, miksi Vantaalla tällaisista 400 miljoonan euron ratikkahanketta tehdään — se on tässä yhteydessä pakko

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

sanoa — on huoli Itä-Vantaan — Hakunilan, Länsimäen — segregoitumisesta. Tämän segregoitumisen takia, koska siellä on niin paljon ongelmia niitten lähiöitten kehittymisen kanssa, tämä raitiovaunuratkaisu on tehty. Ja toisena isona argumenttina on tämä hiilineutraalisuus, jota vihreät ovat ajaneet sosiaalidemokraattien tukemana hyvin voimakkaasti Vantaalla. Meillä kun on ensi valtuustokaudella investointikatto muistaakseni noin 600 miljoonaa euroa kokonaisuudessaan Vantaalla, niin tämmöinen 400 miljoonan euron investointi, joka eriytetään tästä peruskatosta, on mielestämme liian kallis hinta siihen nähden, että Vantaalla pitäisi investoida vähän muuallekin. No, tästä voi toki Kiljunen olla eri mieltä sitten valtuustossa, kun näitä asioita käsitellään.

Mutta ei tämä ole mikään taikasana, kun me luodaan raitiovaunuliikennettä lisää tai vaikkapa maksutonta joukkoliikennettä, että ihmiset siirtyisivät ajoneuvoistaan näihin joukkoliikennevälineisiin. Tallinnassa, vaikka on maksuton joukkoliikenne, menee kyllä autoja hyvin paljon siellä keskustan alueella. Tukholmassa on toki tällä tietullijärjestelmällä saatu autoliikennettä vähenemään, mutta kyllä edelleen ne, jotka autoilla haluavat kulkea, kulkevat autoilla. Päinvastoin Suomessa on otettu se linja, että tehdään tämmöisiä puistobulevardin kaltaisia teitä tänne keskelle Helsinkiä, Hämeentielle, ja on suunnitteilla myös Tuusulantien loppupätkät ja muut, ettei kohta ajoneuvolla pääse ajamaan tänne lainkaan. Tämä on se vihreiden ja vasemmistopuolueiden tapa tuoda tätä vihreää siirtymistä — pakottamalla autoilijat sinne raitiovaunuun, pakottamalla heidät siirtymään joukkoliikennevälineisiin — koska he pelkäävät niin paljon ilman saastumisen puolesta.

Tästä voitaisiin keskustella vielä paljon enemmän lisää, mutta ajan säästämisen vuoksi, arvoisa puhemies, haluan vain sen sanoa, että totta kai minäkin kannatan hyvää joukkoliikennettä, sujuvaa joukkoliikennettä, mutta sen hyötysuhteen niihin investointeihin nähden pitää olla kumminkin realistinen tässä taloustilanteessa, missä kuntien taloudet laahaavat hyvin alhaisella tasolla.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Lindén.

12.51 **Aki Lindén sd:** Arvoisa rouva puhemies! Halusin vielä ihan lopuksi sanoa yhden asian. Täällä on tullut muutamissa kokoomuksen puheenvuoroissa esille se, että sote-uudistus on nyt sitten se, mikä tuhoaa tämän kuntien mahdollisuuden investoida järkeviin liikennehankkeisiin. En lähde yhtään sen pidempään siitä asiasta nyt tässä puhumaan, mutta totean, että se on kyllä melkoinen näköharha. Kun ne rahat, jotka nyt tällä hetkellä sote-palveluihin käytetään, siirtyvät hyvinvointialueille, niin eihän niillä rahoilla niitä liikennehankkeita ja -infraa olla siellä kunnissa tähänkään asti tehty.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

12.52 **Kimmo Kiljunen sd:** Arvoisa puhemies! Minäkään en halua tätä keskustelua pitkitää, mutta tässä nyt on tätä debattia vähän käyty siitä, mitä nämä joukkoliikennejärjestelmät tulevaisuudessa ovat ja mihin ne perustuvat.

Vähän häkellyin edustaja Niikon muotoilusta, että raideliikennehankkeet ovat 1800-luvun vanhaa teknologiaa [Mika Niikko: No eikös se ole 1800-luvulta?] ja sillä ei ole tänä päivänä käyttöä. Oletteko te pudonnut kydistä siinä, miten maailmalla tällä hetkellä rakennetaan joukkoliikennejärjestelmiä suurkaupunkialueilla? Nehän perustuvat mitä suurimmassa määrin raideratkaisuihin eikä ainoastaan suurkaupunkien sisällä vaan myöskin

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

suurkaupunkien välillä. [Mika Niikko: Meillä ei ole niitä suurkaupunkeja täällä!] Yhä enemmän meillä on erilaisia pikaraitiotieratkaisuja, erityyppisiä ilmaratojakin on kehitetty, ja ennen kaikkea luotijunathan ovat ne, millä Eurooppa rupeaa myöskin kommunikoidaan yhä enemmän, jos fyysisestä liikkumisesta puhumme. Nämä raideliikennetkaisu-
ratkaisut ovat modernia tekniikkaa mitä suurimmassa määrin ja tulevaisuuden investointeja aina. [Mika Niikko: Edustaja Kiljunen, Vantaa ei ole suurkaupunki!]

Puhemies! Sitten ihan lyhyesti vielä — vaikka tämä menee paikalliskysymykseen, mutta sillä on laajempi ulottuvuus — tämä kysymys tästä raideliikennetkaisu-
ratkaisusta, joka tehdään nyt toivottavasti tuolla Vantaalla. Edustaja Niikko totesi, että tässä nyt on vain ongelmana se, että puhutaan tästä Vantaan itäisimmästä alueesta, jossa segregoitumisen ongelmat ovat olemassa.

Arvoisa puhemies! Minä asun siellä Länsimäessä. Minä asun niissä kaupunginosissa, joissa kaikkein eniten Suomessa on vieraskielistä väestöä. Meillä on meidän lähiössämme vieraskielistä väestöä 46 prosenttia. [Mika Niikko: Onneks olkoon!] Minä en käyttäisi termiä ”segregoituminen” lainkaan. Erinomaisia yhteisiä asuinalueita, eikä se ole pahitteeksi, että nämäkin alueet otetaan raideliikennetkaisu-
ratkaisun piiriin sillä tavalla, että sieltäkin pystytään luontevasti poikittaisliikenne järjestämään tässä pääkaupunkiseudulla. Tämä kannattaa muistaa.

Nämä ovat investointeja siihen, että me rakennamme homogeenistä kokonaisuutta Vantaalle ja koko Suomessa ja pääkaupunkiseudulla, ja siinä mielessä ihmettelen sitä, kun me teemme nyt kuitenkin vain ikään kuin euromittausta, budjettivuoden perusteella tehdään näitä ratkaisuja.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Mäenpää.

12.54 **Juha Mäenpää ps:** Arvoisa rouva puhemies! Mikäli oikein ymmärsin, tulin hie-
man kesken tänne, kun edustaja Kiljunen puhui maksuttomasta joukkoliikenteestä. Näin ainakin tulkitsin sen. [Kimmo Kiljunen: Paikallinen joukkoliikenne!] Minä en tiedä, pystyisikö jotenkin maaseudulle antamaan samanlaisen mahdollisuuden, vai miten se olisi. Mutta tervetuloa, Kiljunen, meille käymään, niin voidaan laskea ne autot, paljonko siitä meidän ohitsemme menee niitä joukkoliikenteen autoja päivän aikana. Ihmettelen sitä, että te kurjistatte yksityisautoilijaa maaseudulla ja täällä puhutte, että pitäisi antaa ilmainen joukkoliikennelippu. Tuohan on ihan käsittämätöntä pelleilyä. Tervetuloa käymään kesälä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kymäläinen.

12.55 **Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Tähän päätteeksi oli välttämätöntä ottaa puheenvuoro ja muistuttaa, että joukkoliikennetkaisu-
ratkaisujen osalta valtio kyllä tukee kaupunkeja ja alueita joukkoliikenteen kehittämisen ja mahdollistamisen vuoksi, mutta ne ratkaisut tehdään aina kaupungeissa itsessään. Ne eivät ole niitä päätöksiä, joita teemme täällä. Aivan kuten olen sanonut monta kertaa, näiden ruuhkamaksujen ja tiemaksujen osalta tämä sali ei tule tekemään päätöksiä, vaan ne tehdään siellä alueilla ja kaupungeissa itsessään. [Mika Niikko: Samat päättäjät tekevät!] Vaikka se ruuhkamaksujen mahdollis-
tava lainsäädäntö on valmisteilla, nämä ovat eri asioita.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Kun vielä tuli tässä viimeisessä puheenvuorossa esille tämä polttoaineiden korotus, niin tämä hallitus ei nosta polttoainevoja, ei korota polttoaineiden verotuksia. [Juha Mäenpää: Toista kertaa!] Toisin tehtiin viime kaudella, kun perussuomalaiset olivat hallitusvastuussa. Silloin polttoaineiden hintoja nostettiin 300 miljoonaa euroa. Tämä on asia, jota te ette pääse pakenemaan, [Mika Niikko: Silloin oli siniset hallituksessa!] mutta siitä huolimatta niillä teidän edellisillä tekemillänne korotuksilla ja tällä pienellä indeksikorotuksella, jonka tämä hallitus teki, polttoaineiden hinta on tällä hetkellä sama kuin oli kymmenen vuotta sitten. Minulla on tässä siitä ihan tilastokin olemassa, jos haluatte sen nähdä, koska olen kuullut tämän monta kertaa tässä salissa, että tämä ei pidä paikkaansa, mutta kyllä näin faktat osoittavat. [Mika Niikko: Neliöhinta on laskenut, hei!]

Mitä tulee vielä ilmastotoimiin, joka on meidän yhteinen tavoitteemme ja meidän tärkein harjoituksemme ajatellen tulevia sukupolvia, niin olemme sitoutuneet viime hallituskaudella yhteisesti — kaikki eduskuntapuolueet, myös perussuomalaiset — tähän yhteiseen projektiin, että puolitamme nämä liikenteen päästöt vuoteen 35 mennessä. Siihen tämä fossiilisen tieliikenteen kartta on tehty, ja sen toimenpiteitä on jo otettu käyttöön.

Muistutan yksityisautoilusta, että kukaan ei ole kieltämässä yksityisautoilua, ei kurjistamassa yksityisautoilua, ei syyllistämässä yksityisautoilijoita. Totesin jo aiemmassa puheenvuorossani, että autot, niiden teknologia sekä polttoaineet kehittyvät niin nopeaa tahdista ja ne yleistyvät käytössä, että autoilu tulee olemaan tulevaisuudessa hyvin vähäpäästöistä, jopa päästötöntä, eli tämänkään asian vuoksi meillä ei ole ilmastotavoitteiden johdosta minkään näköistä tarvetta ja syytä kyseenalaistaa sitä, etteivätkö ihmiset voisi yksityisautoilla.

Tässä viimeiset sanani.

Puhemies Anu Vehviläinen: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

12.58 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Kun edustaja Mäenpää totesi, että minun tekemäni ehdotus paikallisesta joukkoliikenteestä ja sen maksuttomuudesta olisi pelleilyä, niin se ei ollut pelleilypuheenvuoro eikä se ollut edes sarkastinen puheenvuoro. Se oli täyttä asiaa ja jopa pohdittua asiaa. Olen jopa aiheesta kirjoittanutkin aika paljon ja tutkinut ja selvittänyt sitä. Tässä oli hyvin vakava lähtökohta. Edustaja Mäenpää, kysymys ei ollut joukkoliikenteestä ylipäätään, kysymys oli nimenomaan paikallisesta joukkoliikenteestä. Tätä on paljon käytetty suurkaupunkialueilla ympäri maailman tällä hetkellä, pienemmissäkin kaupungeissa — viittasin jo Maarianhaminaan Suomessa — tätä on harrastettu, eli se on kaupunkialueilla käytössä oleva. Ja kuten edustaja Kymäläinen täällä sanoi aivan erinomaisesti, nämä ratkaisut tehdään paikallistasolla, eli ne ovat paikallisia päätöksiä siitä, kuinka paljon halutaan joukkoliikennettä subventoida. Tämä on yksi keino välttää... Minä otin esille sen ruuhkamaksujen käyttöönoton, jolloin me voitaisiin tukea selkeästi joukkoliikennejärjestelmää, ja takuulla tapahtuisi siirtymää yksityisautoilusta joukkoliikennejärjestelmiin tätä kautta.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen godkände utskottets förslag till ställningstagande med anledning av statsrådets redogörelse SRR 2/2021 rd. Ärendet slutbehandlat.

Punkt i protokollet PR 87/2021 rd

Talman Anu Vehviläinen: Plenum avbryts nu och fortsätter klockan 16.00.

Riksdagen avbröt plenum klockan 12.59.

Riksdagen fortsatte plenum klockan 15.59.

Talman Anu Vehviläinen: Nu fortsätter plenum som avbröts klockan 12.59.