

## Täysistunto

Tiistai 16.12.2025 klo 10.00—18.46

### 11.2. Pääluokka 31 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Nyt esitellään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala koskeva pääluokka 31.

Pääluokan yleiskeskustelua jatketaan tässä vaiheessa puolitoista tuntia. — Keskustelu käynnistyy edustaja Heinosen esittelypuheenvuorolla. Olkaa hyvä.

#### *Keskustelu*

12.23 **Timo Heinonen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Haluan alkuun kiittää liikennejaostoa hyvästä työstä ja yhteistyöstä liikennevaliokunnan kanssa ja myös kuulemiamme asiantuntijoita ja erityisesti liikenne- ja viestintäministeriötä ja Väylän asiantuntijoita, joille jaostossamme jo lähes myönsimme kausikortin syksyn kokouksiimme. Haluan myös kiittää erinomaista neuvostamme Jonna Berghälliä hyvästä ja tehokkaasta työstä, ja luonnollisesti iso kiitos kuuluu myös teille, liikenneministeri Lulu Ranne. Haluan teitä kaikkia kiittää ja toivottaa hyvää joulunaikaa ja turvallista joulua myös joululiikenteessä.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat ovat hallituksen esityksessä tuon 3,9 miljardia, joka on noin 76 miljoonaa euroa enemmän kuin tälle vuodelle varsinaisessa talousarviossa. Merkittävä osa näistä määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinnit kohdistetaan väylähankkeisiin, joilla pyritään vahvistamaan maamme talouden kilpailukykyä ja ihmisten sujuvaa liikkuamista. Korostimme myös liikenne- ja viestintäverkkojen merkitystä huoltovarmuuden turvaamisessa ja viittasimme tältä osin myös liikennevaliokunnan lausuntoon, jossa tarkasteltiin laajemmin kansallisen turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmaa puheenjohtaja Ovaskan johdolla.

Kustannusvaikuttavassa väylänpidossa ja väyläverkon kehittämisessä pitkäjänteinen suunnittelu, ennakoitava ja mahdollisimman tasainen rahoitustaso sekä kohteiden priorisointi on tärkeää. Siksi alleviivasimme Liikenne 12 -suunnittelun parlamentaarisen työn tärkeyttä ja pitkäjänteistä tekemistä. On hyvä, että Liikenne 12 -suunnitelma päivitetään ja että päivitystyössä huomioidaan toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset sekä julkisen talouden haastava tilanne.

Jaostossamme käsitelimme laajasti LVM:n pääluokkaa 31 mukaan lukien tietoliikenneyhteydet. Kiinnitimme muun muassa huomiota ja huolta siihen, että koko maassa eivät puhelinyhteydet ole tällä hetkellä riittävällä tasolla, ja tätä haluamme erityisesti alleviivata, että tiettyjen vanhempien verkkojen alasajon myötä on syntynyt katvealueita, joissa nämä yhteydet eivät ole riittävällä tasolla.

Käsitelimme myös kyberturvallisuutta ja sen resursointia. En siihen esittelypuheessani laajemmin mene.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Rajallisen ajan puitteissa käsittelen seuraavaksi perusväylänpitoa.

Hallitus esittää perusväylänpitoon noin 1,4 miljardia euroa ensi vuodelle, ja vuonna 26 tieverkon korjausvelan purkamiseen kohdennetaan 118 miljoonaa euroa hallituksen määräämisestä investointiohjelmasta. Kaikkiaanhan tähän investointiohjelmaan on ohjattu korjausvelkaan 570 miljoonaa euroa vuosina 24—26. Perusväylänpidon rahoituksesta noin puolet kohdistuu verkon päivittäisen liikenteen turvaamiseen ja puolet verkkojen korjaamiseen, parantamiseen ja suunnitteluun.

Väyläverkon keskeinen haaste on korjausvelka, ja siitä kyllä yleisesti yli puoluerajojen ja hallitus—oppositio-rajojen olemme huolta kantaneet ja pitäneet tärkeänä, että siihen löytyisi pitkäjänteinen rahoitustaso, jolla voitaisiin tuo noin 4 000 kilometrin asfaltointimäärä vuositasolla tulevina vuosina kattaa. Ensi vuonna raha riittää noin 2 300 kilometriin. Rahoituksella pystytään pitämään siis keskeisen tieverkon kunto suunnilleen nykyisellä tasolla, mutta muulla tieverkolla huonokuntoiset päällysteet tulevat valitettavasti lisääntymään.

Me kiinnitimme huomiota myös sorateiden hoitoon ja ennen muuta siihen, että laadukkaat työtavat, mukaan lukien esimerkiksi tiehöylät, tulisi saada niin sorateiden kesä- ja ympärivuotiseen kunnossapitoon mutta myös asfalttiteiden talviajan kunnossapitoon. Esimerkiksi edustaja Hoskonen on pitänyt tätä jaostossamme aktiivisesti esillä. Me esitimme, että nyt yhdessä tulevassa kilpailutuksessa tehtäisiin vähintäänkin kokeilu. [Välihuuto keskeltä] Saataisiin sitten osoitettua se, että tiekarhu, tiehöylä, on ainoa laite, jolla näitä teitä pystytään kunnossa pitämään.

Arvoisa puhemies! Viisi minuuttia näyttää juoksevan kovaa vauhtia umpeen. En ehdi tässä väyläverkon kehittämiseen mennä sen syvemmälle. Niistä meidän mietinnössämme on nostettu keskeiset hankkeet esille. Myös Käpy-hanke, polkupyöräilyn ja kävelyn kehittämishanke, on meillä valiokunnan käsittelyssä ollut, mutta aika meni niin nopeasti nyt tässä esittelyssä ja kohteita ja painopisteitä on paljon, niin että palataan niihin vielä tämän keskustelun aikana.

Tässä ehkä pääpiirteissään nuo isoimmat ja keskeisimmät nostot. — Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia liikennejaoston puheenjohtajan esittelystä. — Sitten ministeri Ranne, olkaa hyvä, viisi minuuttia.

**12.29 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia jaoston puheenjohtajalle. Voin oikeastaan yhtyä tähän alkuun kaikkiin niihin kiitoksiin siitä yhteistyöstä. Huoli on yhteinen, ja myöskin ratkaisuja on hyvin paljon liikenne- ja viestintäsektorilla haettu yhdessä.

Aloitan hieman sillä, että viittaankin tähän, mitä puheenjohtaja totesi näihin summiin, eli määrärahat ovat melkoiset, 3,9 miljardia euroa, joka on siis hieman enemmän kuin tämän vuoden varsinaisessa talousarviossa, ja totean oikeastaan sen ison linjan, joka meillä on. Eli tässä työssähän, jota me teemme liikenne- ja viestintäministeriössä ja koko sektorilla, me nimenomaan pyrimme vahvistamaan turvallisuutta, taloutta ja myöskin työllisyyttä ja toimimaan sillä tavalla, että Suomi jaksaa, Suomi kestää, Suomi menestyy.

Painotukset ovat muuttumassa myös Liikenne 12:n päivityksen yhteydessä, mistä on myöskin ollut hyvää keskustelua ja hyvää yhteistyötä. Siellä edelleen tulemme painottamaan nimenomaan turvallisuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Perusväylänpito, jolle nyt esi-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

tetään ensi vuodelle 1,41 miljardia, on myöskin jatkossa yksi painopisteistämme. Eli Liikenne 12:ssahan esitämme yhteisesti, että perusväylänpidon tasoa nostettaisiin liki puolella miljardilla vuodesta 30 eteenpäin. Ja jos miettii tätä hallituskautta, joka meillä nyt on ollut, niin voi todeta, että priorisointi on tehty nimenomaan faktojen perusteella ja myöskin Väyläviraston näkemysten ja priorisointien pohjalta, ja ensi vuonna jatkamme tällä linjalla.

Eli ensi vuoden katsausta oikeastaan ihan lyhyesti: Meillähän aloitetaan nyt vt 9:n korjaaminen, josta on kymmeniä vuosia haaveiltu, ja ensi keväänä kuokka isketään maahan myöskin vt 12:ssa ja vt 15:ssä. Eli nämä tiehankkeet, joita nyt olemme priorisoineet, todellakin ovat sellaisia, joita on hamuttu ja haluttu talousarvioihin kymmeniä vuosia, ja tämä painotus on siis jatkumassa ensi vuonna.

Alkuperäisessä hallitusohjelman investointiohjelmassa oli 500 miljoonan euron suuruinen korjausvelan purkupaketti, ja sitä on saatu nyt hallituskauden aikana nostettua 570 miljoonaan euroon. Tämä on tietenkin ollut aivan välttämätöntä kokonaisuuden kannalta. Ensi vuonna 26 jatkamme tämän korjausvelan purkua, kasvun hillitsemistä 118 miljoonalla eurolla. Tämä kohdistetaan päällystettyjen teiden ja tierakenteiden ja siltojen korjausohjelmaan koko maassa. Tätä on painotettu siis koko ajan, eli me emme harrasta jonkun tietyn alueen suosimista, vaan näitä rahoja on jaettu ympäri Suomea hyvin vahvasti.

Sitten voidaan todeta hieman ehkä tästä korjausvelasta: Eli tämä Liikenne 12 on erittäin ratkaisevassa roolissa nyt jatkossa, kun sitä rahoitusta pyritään nostamaan ja hakemaan sitä korjausvelan kasvun pitkäjänteistä pienentämistä, ei sen pysäyttämistä kokonaan. Tämän osalta voin senkin todeta, että meillä on asiantuntijoiden näkemys siitä, että nolla euroa korjausvelkaa ei ole aivan realistista, eikä se välttämättä ole myöskään, jos pitkällä tähtäimellä mietitään alan työllistymistä ja investointihankkeitten etenemistä, aivan se paras ratkaisu. Eli tämä näkemys on tullut muun muassa Väylän suunnalta.

Meillä on tietenkin valtiovarainvaliokunnan lisäraha, niin sanottu joululahjaraha, joka on aina liikenne- ja viestintäministeriölle hyvin ilahduttava, koska siellä on nyt 19 miljoonalla eurolla lisäystä erityisesti erilaisiin liikenneturvallisuutta lisääviin hankkeisiin ja erilaisia suunnittelurahoja liittyen myöskin Finavia-verkoston ulkopuolisten lentokenttien kehittämiseen. Kiitän valiokuntaa näistä.

Tietenkin kertoo hyvin paljon meidän valiokuntamme laajuudesta, että meillä on myöskin jäänmurtajan rakentaminen, pitkästä aikaa omaa kalustoamme vahvistavan uuden Aion rakentaminen, johon nyt olemme osoittaneet lisää rahaa.

Lyhyesti voi todeta vielä tähän loppuun nettiyhteyksistä, että tämän osalta tarkastelemme siis tällä hetkellä parhaillaan minimipalveluvelvoitetta ja meillä on myös viranomaisien toimia lisätty ja vahvistettu. Palataan varmasti näihin kysymyksissä ja debateissa. — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja nyt käynnistetään debatti. Pyydän niitä henkilöitä, jotka haluavat tähän osallistua, painamaan V-painiketta ja nousemaan seisomaan. Ja kaikille, jotka tulitte nyt tässä myöhemmin: Tämä osio pidetään 13.55:een saakka ja sen jälkeen sitten siirrytään tuonne sisäministeriön puolelle. Käydään tässä alussa ensin debatti, ja sen jälkeen, jos jää aikaa, mennään puhujalistaan. — Mutta nyt sitten sieltä edustaja Ovaska.

**12.34 Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan myös osaltani kiittää yhteistyöstä jaoston puheenjohtajaa ja ministeriä. Meillä on yhteinen huoli,

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

ja erityisesti huoli on suuri tuolla liikenne- ja viestintävaliokunnassa, mitä tulee korjausvelkaan. Siellä monesti herää kysymys, miksi korjausvelka edelleen kasvaa. Toinen kysymys on, miksi alempiasteiseen tieverkostoon ei panosteta. Meillä on tässä maassa paljon teitä, jotka ovat elintärkeitä niin teollisuuden kuin maatalouden, kaivannaisten, asumisen, yrittämisen ja ihan mökkeilyinkin kannalta, ja se tiestö meillä valitettavasti rapistuu kovaa vauhtia.

Meillä on väyläpolitiikka ei vain tämän hallituksen aikana vaan monen hallituksen aikana hyvinkin poukkoilevaa. Hallituskausien alusta aina panostetaan huomattavasti perusväylänpitoon, ja sitten se rahoitus leikkaantuu. Tämä uhka on nyt jatkossakin, kun katsoo sitä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa. Kysymys onkin, koska saamme eduskuntaan tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman parlamentaarista työryhmästä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten edustaja Heinonen.

**12.35 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tuossa esitelyssä kävin vähän läpi meidän jaoston työtä, ja haluan nostaa esille ja kiittää siitä, että näitä muutamia isoja, pitkään odotettuja liikennehankkeita saadaan eteenpäin.

Tässä talossa tietysti pitää ajatella koko Suomen etua, ja silloin pitää pystyä myös priorisoimaan tiettyjä hankkeita tiettyssä järjestyksessä. Nyt liikkeelle saadaan neljä uutta tiehanketta muun muassa vt 9:llä ja vt 4:llä. Ja yhtenä ihan olennaisena haluan kiittää myös tästä suunnittelumäärärahasta niin sanotulle Kehä neloselle, joka tulee aivan uudella tavalla yhdistämään Tuusulan väylää ja Helsinki—Tampere-moottoritietä ja synnyttämään myös uuden yhteyden lentokentälle, joka on yksi turvallisuuskysymys myös tässä kokonaisuudessa. Kaikkiaan ensi vuonna on käynnissä 29 suurta tiehanketta, 14 ratahanketta ja yksi vesiväylähanke, eli kyllä tässä liikenneministerin johdolla ihan tehokkaasti työtä tehdään.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen.

**12.37 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri, te puheessanne totesitte, että teillä ei ole tietyn alueen suosimista, mutta täytyy kyllä tuolta rajan pinnasta tulevana ihmisenä Kaakkois-Suomesta ja itärajalta sanoa, että sen sijaan tuntuu kuitenkin, että teillä on tiettyjä alueita, joita te suorastaan karsastatte näillä liikennehankkeilla. Teillä on hallitusohjelmassa hyvä kirjaus muun muassa Karjalan radasta, ja valitettavasti näyttää siltä, että ensi vuonnakaan ei tälle Karjalan radalle ole tulossa rahoitusta. Aiotteko te pitää kiinni tästä hallitusohjelmakirjauksesta? Vieläkö ne rahat Karjalan radalle löytyvät?

Puhuitte, että korjausvelka kasvaa. Se huoli on yhteinen, ja valitettavasti se kasvaa suuresti tällä hetkellä muun muassa raiteilla erityisemmin. On totta, että varmasti nollakorjausvelkaa emme koskaan tule saavuttamaan, tästä olemme yhtä mieltä, mutta kyllähän tosiasiassa on, että meillä on valtavasti tehtävää siinä, että me pääsisimme edes kohtuulliselle tasolle.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

**12.38 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä itäinen Suomi, nimenomaan Pohjois-Karjala ja edustaja Kymäläisen mainitsema itärajan pinta, on jäänyt täysin mopen osalle. Jos jotain ei ole suosittu, niin ainakin Pohjois-Karjalaa on syrjitty niin ankarasti, että meille ei ole tullut käytännössä mitään. Elinkeinorahatkin vietiin pois. Olisi esimerkiksi Karjalan rata, Kuutostie — ei mitään. Ja kun te olette, arvoisa ministeri, puhunut ja olette maininnut, että Itä-Suomeen tulee rahaa, niin kaikki on mennyt Ohtaansalmen länsipuolelle. Toivon, että otatte hieman selvää, mihin rahoitukset kohdentuvat — eivät Pohjois-Karjalaan, ei mitään.

Kun te poistitte tämän 3G-verkon valtakunnan puhelinverkosta, niin se aiheutti sen, että meillä metsäkoneurakoitsijat ovat aivan todella suurissa vaikeuksissa. Sama koskee ambulansseja ja viranomaistoimintaa. Tapasin eilispäivänä Ilomantsissa erään metsäkoneurakoitsijan. Hänellä on pieni ongelma: kun hän tulee illalla kotiin ja hänen pitäisi pomon kanssa seurustella, hänen pitää nousta talon katolle tai mennä 20 kilometrin päähän vaaran päälle, jotta saa pomon kiinni, että mitä huomenna tehdään. Tällä keinoin teidän 3G-verkon purkamisenne vaikutti, ja te täällä vielä mainostitte, että kyllä 5G-verkko ja 6G-verkko korvaavat — eivät korvaa mitään, kun ei semmoista antenniverkkoa ikinä meille tule.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

**12.39 Timo Furuholm vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri, jatkan raiteilla. Eilenhän saatiin hienoja raideuutisia sekä Lohjalta että Salosta, kun länsirata nytkähti eteenpäin.

Täällä puhutaan paljon tästä teiden korjausvelasta, ja mielestäni paljon vähemmälle huomiolle tosiaan on jäänyt tämä raiteiden korjausvelka, joka on jo kohonnut 1,6 miljardiin, ja ongelma löytyy ympäri Suomea, eri puolilta, jokaisesta ilmansuunnasta, kun tästä katsotaan, ja se tietenkin tuottaa riskejä tietysti ihmisten liikkumiselle ja tavaran liikkumiselle mutta myös meidän koko huoltovarmuudelle. Kysynkin ministeriltä: kun te puhutte paljon maanteistä ja autoliikenteestä, niin oletteko te huomioinut tätä kehitystä ja sen vaikutuksia ihmisten arkeen? Ehkä se keskeinen kysymys sitten on, että jos olette, niin kuinka tähän kehitykseen nytten tartutaan, että voidaan luvata ihmisille, että maamme raiteet pelaavat jatkossakin.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen.

**12.40 Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennepoliitiikan pitää olla pitkäjänteistä, niin kuin jaostomme puheenjohtaja Heinonen sanoi, ja meillä on aika rehellinen näkemys tällä hetkellä Suomen väyläverkon tilanteesta.

Liikennejärjestelmä 12 -työhän on käynnissä, mutta onhan tämä erikoista, että me parlamentaarisen työryhmän jäsenet emme tiedä, missä se paperi makaa. Lokakuussa on ollut viimeinen kokous, ja jatkosta ei ole sovittu mitään. Tällä hetkellä esimerkiksi maakunnallinen liikennejärjestelmätyö seisoo, odottaa tätä valtakunnallista paperia. Tämä on tullut useammasta maakuntaliitosta nyt. Minä en ole pystynyt vastaamaan, milloin tämä etenee.

No, se bitumi on haissut, tuoksunut, niin kuin ministeri on sanonut, mutta 26—27 Väylän perusrahoitus putoaa totaalisesti ja nämä asfaltointimäärät putoavat sitä mukaa. Nyt hän on keskitytty pitkälle pääväyliin, mutta alempi tieverkko, kaksi kolmasosaa Suomen

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

tieverkostosta, on jäänyt heitteille. Samoin, niin kuin täällä aiemmin tuli, myös raiteilla on jatkuvasti kasvava korjausvelka.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Harjanne.

12.41 **Atte Harjanne vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille ja edustaja Heinoselle näistä alkusanoista. Te nostitte esiin siinä kustannustehokkuuden ja priorisoinnin, ja ne ovat äärimmäisen tärkeitä kysymyksiä tässä, ja monesta ollaan samaa mieltä, esimerkiksi varmasti sotilaallisen liikkuvuuden merkityksestä tässä ajassa. Mutta huomioisin kyllä, että omasta näkökulmastani sellaiset asiat kuin liikenteen sähköistyminen, joukkoliikenne, raideliikenne, kävely ja pyöräily eivät saa sitä priorisointia, mitä tässä tilanteessa talous, turvallisuus, ilmastotavoitteet tai kansanterveys edellyttäisivät. Sen sijaan esimerkiksi maakuntalentojen tukemista en oikein pysty näkemään kustannustehokkaana toimenä millään.

Se, mitä haluaisin nostaa tässä esiin, on Traficomien resurssit. Tuntuu, että valiokunnassa jos ei nyt viikoittain niin kuukausittain on lyöty joku mietintö kasaan tai EU-paperi, jossa todetaan, että Traficomille tulee sitä ja tätä uutta vastuuta. Se on tässä maailmanajassa myös kyberturvallisuuden näkökulmasta äärimmäisen tärkeä asia. Tuntuu, että resurssit eivät kulje käsi kädessä. Olisin ministereiltä kysynyt: miten Traficomien toimintaedellytykset taataan?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Wickström.

12.43 **Henrik Wickström r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade fru talman! Haluan ensiksi kiittää ministeriä tästä esityksestä, mutta myöskin omasta puolestani kiittää jaoston puheenjohtajaa Timo Heinosta ja koko jaostoa hyvästä yhteistyöstä tämän syksyn aikana.

Haluan nostaa tästä muutaman esityksen, joista olen henkilökohtaisesti hyvin tyytyväinen.

Pitkästä aikaa saadaan panostus myöskin vt 25:een, joka on todella merkittävä huomioiden maamme huoltovarmuus. Itse toivon, että myöskin sitten tässä tulevana vuosina, ehkä jo ensi vuonna, kun lähdetään kartoittamaan mahdollisuuksia saada lisää military mobility -rahoitusta, myöskin vt 25 olisi näissä keskusteluissa mukana.

Muut panostukset, joita pidän hyvänä, liittyvät esimerkiksi kantatie 51:n liikenneturvallisuuden vahvistamiseen. Siellä saadaan kaiken kaikkiaan tämän hallituskauden aikana neljä vaarallista liittymää parannettua.

Pidän myöskin hyvänä, että tässä täydentävässä esityksessä linjattiin myöskin uusista lähijunaliikenneläyksistä esimerkiksi Helsinki—Hanko-välille.

Mitä tulee tähän EU-rahoitukseen, jonka tässä aiemmin mainitsin, haluaisin kysyä ministeriltä: onko ensi vuonna ajatuksia hakea jotain CEF- tai muuta rahoitusta ja voitaisiinko kertoa, millaista priorisointia tässä tehdään ja saadaanko tässä myöskin sitten huomiotua esimerkiksi tämän toivottavasti kohta hyväksyttävän Liikenne 12 -suunnitelman linjatukset?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Asell.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

12.44 **Marko Asell sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitos ministerille tästä vt ysin rahoituksesta, että saadaan vihdoin se remontti käyntiin siellä.

Ja sitten näistä tietoliikenneyhteyksistä: tietoliikenneyhteydet ja vahva kyberturvallisuus ovat nykypäivänä välttämätön osa liikenne- ja viestintäpolitiikkaa, alueellista yhdenvertaisuutta sekä kansallista turvallisuutta. Monilla alueilla on edelleen merkittäviä puutteita nopeiden mobiiliyhteyksien saatavuudessa. Samaan aikaan Liikenne- ja viestintäviraston resursseja leikataan, vaikka kyberturvallisuuden uhkataso on muuttunut pysyvästi vakavammaksi. Tämä herättää perusteltua huolta järjestelmän kestäkyvystä. Miten hallitus varmistaa riittävät tietoliikenneyhteydet ja kyberturvallisuuden resursoinnin koko maassa tässä turvallisuustilanteessa?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Kilpi.

12.45 **Marko Kilpi kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä pitää heti kärkeen vähän puuttua edustaja Hoskosen todistukseen siitä, että Pohjois-Karjalaan ei ole tullut mitään. Se nyt ei välttämättä ihan pidä paikkaansa. Tilanne ei välttämättä ole ihan niin synkkä. Kyllähän sinne on tullut ja Pohjois-Karjalan eteen on töitä tehty, ja tietysti tuoreimpina asioina tällä sektorilla on esimerkiksi Lieksanjoen silta, maakuntalennot on sinne turvattu, ja on myöskin nuo jakovarat, mitä nyt juurikin tässä on päätetty. Sieltäkin on useita kohteita sinne saatu. Eli välttämättä se, että ei mitään, ei ihan täysin pidä paikkaansa.

Ja tietenkin edustaja Harjanteellekin voin sanoa, että saavutettavuus on kuitenkin äärimmäisen tärkeä asia. Monesta näkökulmasta kyllä lentojenkin turvaaminen on äärimmäisen tärkeitä ja perusteltua nimenomaan esimerkiksi tuolla Kainuu—Pohjois-Karjala—Joensuu-sektorilla.

Mutta liikennettä pitää kehittää laaja-alaisesti ja monipuolisesti. Täällä on jo nostettu esille tuo Karjalan rata. Länsirata on vienyt aika paljon ilmatilaa viime aikoina, mutta myös Karjalan rata on äärimmäisen tärkeä kehittämiskohde. Saimaan kanava on kiinni, ja valtavat tonnistot ovat siirtyneet sinne kumipyörille ja raiteillekin. Voisi olla ihan perusteltua tuodakin tässä kohtaa esille ministerin näkemys, mikä on Karjalan radan tilanne tällä hetkellä. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Räsänen, Hanna.

12.46 **Hanna Räsänen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituspuolueen edustajana edustaja Kilpi äsken puhui Karjalan radasta, ja voin sanoa, että lämpimästi kannustan kaikkia hallituspuolueiden edustajia tekemään enemmän töitä Karjalan radan eteen.

Nimittäin tilanne on tosiaan se, että kun puhutaan Karjalan radasta, niin on hallitusohjelmakirjaus ja ne jotkut rahat, mitä sinne on tänä vuonna tullut, ovat tulleet sinne Imatra—Lappeenranta-seutuville, ja Karjalan rata on paljon enemmänkin. Eli Karjalan ratahan jatkuu Imatralta Joensuuhun asti, ja meillä on valtava huoli juuri tästä Imatra—Joensuu-välistä. Eli ongelmahan siinä on se, että kun meillä on kuitenkin raskasta teollisuutta, puuteollisuutta — meillä on Enocelliä, Binderholzia, Iivari Monosta, joiden tarvitsee saada puuta ja sellua liikkeelle — niin jos on vain yksi raide, niin sinne ei mahdu junia sen enempää, koska ei ole ohituspaikkoja. Ne ovat aivan kriittisiä tällä hetkellä pullonkauloja Pohjois-Karjalan kannalta. Tästä syystä vetoankin myös ministeriin, että kun puhutte Karjalan

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

radasta, niin ottakaa huomioon se koko rata, älkää vain sitten sitä, mitä hallitus on ohjelmaan on kirjattu — toki sekin pitäisi saada liikkeelle.

Vielä viimeisimpänä kysyn ministeriltä: Jos sinne junaan sitten matkustajaksi menee, niin miten onnistuu työnteke nykyään junassa? Toimiiko siellä netti?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kvarnström.

**12.48 Johan Kvarnström sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Liikennepolitiikka tarvitsee tosiaan pitkäjänteisiä ratkaisuja, ja tarvitsemme ennakoitavampaa liikennepolitiikkaa kuin nykyisin. Nykyinen järjestelmä on liian ailahteleva, ja tämä johtaa ymmärrettävästi sekä hyviin että huonoihin uutisiin monille alueille, myös minun kotiseudulleni. Siellä ollaan iloisia useista hallituksen tekemistä panostuksista mutta samalla pettuneitä joihinkin muihin priorisointeihin. Selkein kielteinen esimerkki on se, että länsirata viedään eteenpäin tavalla, joka pitkällä aikavälillä uhkaa heikentää rantaradan kaukojunaliikennettä. On kummallista, että korjausvelka kasvaa ja monet kannattavat infrastruktuuri-investoinnit jäävät toteuttamatta samalla, kun kannattamattomaan hankkeeseen on käytettävissä valtavia summia, ja tämä siitä huolimatta, että liikennepolitiikan piti muuttua entistä faktapohjaisemmaksi edellisellä kaudella laaditun ja nyt päivitettävän Liikenne 12 -suunnitelman myötä. On tärkeää, että pystymme yli puoluerajojen pääsemään parlamentaariseen yhteisymmärrykseen. Olosuhteet ovat, kuten me kaikki tiedämme, muuttuneet varsin merkittävästi viime vuosina.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kalli.

**12.49 Eeva Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluan osaltani kiittää jaostoa hyvästä työskentelystä. Olemme hyvässä hengessä pystyneet käymään keskustelua ja jakaneet yhteisiä huolia. Kiitokset myös jaoston puheenjohtaja, edustaja Heinospelälle.

Mietinnössä hyvin vahvasti tuodaankin esiin yhteinen huolestumme nimenomaan korjausvelan kasvuun liittyen. Se on varmasti asia, joka tässä salissa laajasti jaetaan, ja sen tahtaminen kyllä tulee vaatimaan vielä pitkäjänteistä työtä tästä eteenpäinkin. Erityisen huolestani olen alemmanasteisen tiestön kunnosta. On kuitenkin niin ihmisten arjen kuin elinkeinoelämän kannalta äärimmäisen tärkeää pitää sekin kunnossa, ja siksi kysyisinkin, mitä sille tehdään.

Valitettavasti tällä kaudella Satakunta on jäänyt paitsi liikenteen kehittämishankkeesta, mutta erinomainen asia on ollut päätös palauttaa henkilöjunaliikenne Rauma—Kokemäkiläille, siitä kiitän. Kysyisin ministeriltä: nyt kun ensi vuoden aikana tuo liikenne kilpailutetaan ja 27 lähtee käyntiin, niin miten varmistetaan se, että liikenne käynnistyy myös rautatievarren kunnissa Eurassa ja Eurajoella?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kontula.

**12.50 Mauri Kontu kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Asia koskee lähijunaliikennettä, josta jo äskeisessä puheenvuorossa puhuttiin. Haluaisin korostaa, että se on pieni pääomaluokka VM:ssä. Mutta miksi lähijunaliikenne on tärkeää? Se yhdistää kaupunkiseutuja ja lähiöitä ja antaa sujuvan vaihtoehdon autoilulle. Se mahdollistaa pen-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

delöinnin laajalla alueella ja tukee yritysten rekrytointia. Sitten se vähentää päästöjä ja ruuhkia, tukee ilmastotavoitteita, lisää alueiden elinvoimaa ja kasvattaa matkailua ja tuo investointeja infrastruktuuriin. Säännölliset vuorot, digipalvelut ja esteettömyys tekevät matkustamisesta helppoa. Lähijunat eivät siis ole vain kulkuväline: ne ovat talouden ja kestävän kehityksen ja alueellisen kasvun moottori.

Uudessa liikennesuunnitelmassa mahdollistetaan [Puhemies koputtaa] yksityisen henkilöjunaliikenteen käynnistäminen. Nyt on budjettiin tehty muutamia muutosehdotuksia, ja toivon, että ne huomioidaan tässä päätöksenteossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Strandman.

**12.51 Jaana Strandman ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kunnioitettu ministeri! Suomen tieverkko on koko yhteiskuntamme selkäranka. Toimivat tiet mahdollistavat sujuvan arjen, yritystoiminnan ja huoltovarmuuden sekä turvallisuuden. Siksi hallituksen liikennepolitiikassa tieverkon kunnossapito ja kehittäminen ovat keskiössä.

Tieverkon korjausvelka kasvoi pitkään, mutta nyt suunta on käännetty. Korjausvelan kasvu on pysähtynyt, ja rahoitusta kohdennetaan pitkäjänteisesti erityisesti teiden kuntoon. Tämä näkyy lisääntyneenä asfaltointina ja paksumpina päällystystöinä, jotka kestävät aikaa ja sääolosuhteita. Merkittäviä valtatiehankkeita — vt 9, vt 12, vt 15 — alkaa ja lisäksi 14 ratahanketta ja yksi vesiväylähanke.

Alemman tieverkon kunnossapito on erityisen tärkeää. Soratiet ja seututiet ovat monille suomalaisille ainoa yhteys työhön, palveluihin ja elinkeinoihin. Myöskin maamme teollisuuden, erityisesti metsäteollisuuden ja maatalouden, kannalta alemman tieverkon kunto on tärkeää, jotta puu liikkuu, jalostuu ja kulkee samoin kuin maamme puhdasta ruokaa saadaa maailmalle.

Kiitän ministeri Rannetta kaikista näistä teoista.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Koskela.

**12.53 Jari Koskela ps** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ministerille ja myöskin jaoston puheenjohtaja Heinoselle yhteistyöstä ja siitä, mitä tässä on saatu aikaan yhdessä.

Edustaja Kallille sanoisin, että Satakuntaakaan ei kyllä ole unohdettu. Kyllä siellä asfalttia on viime vuosina tehty aika kiitettävästi, ja erityisesti siellä Pohjois-Satakunnassa, missä minä asun, siellä on kyllä. Me saamme olla aivan tyytyväisiä.

Perussuomalaisille on selvää, että päästöjä voidaan vähentää, mutta suomalaisen arjen kustannuksia ei saa nostaa. Siksi hallitus linjaa, ettei liikennepolttoaineen hinta nouse hallituksen toimien takia, jakeluvuoroituksen vaikutusta kompensoidaan ja käyttövoiman muutosta helpotetaan sekä henkilö- että raskaassa liikenteessä. Samalla kehitetään lataus- ja tankkausverkostoja ja sujuvoitetaan taloyhtiöiden latausratkaisuja.

Lisäksi 20 miljoonan euron romutuspalkkio vauhdittaa autokannan uusiutumista ja parantaa turvallisuutta. Tämä on reilua ilmastopolitiikkaa: kannustetaan teknologianeutraalisti uuteen tekniikkaan mutta ei rangaista työssäkävijää, [Puhemies koputtaa] yrittäjää tai maaseudun perhettä, jolle auto on välttämättömyys.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Perholehto.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

**12.54 Pinja Perholehto sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kiitos myös ministerille esittelystä. — Aivan ensin on pakko tähän valtatie 25:n kysymyseen sanoa, että on tietenkin valtavan mukavaa Tammisaaren ja Hangon välillä ajaville ihmisille ja myös liikenneturvallisudelle, että sinne katuvalaistukseen pistetään 420 000 euroa, mutta samaan aikaan kyllä keskiuusimaalaisena olen ollut hieman surullinen siitä, että sinne alueelle ei ole löydetty rahoitusta yhtenäkkään vuonna näistä niin kutsutuista joululahjarahoista siitäkään huolimatta, että aika moni hallituspuolueiden kansanedustaja myös asuu sillä alueella. Eli toivoisin, että myös tätä valtatie 25:n aluetta kokonaisuutena katsottaisiin, kun liikennepolitiikkaa siellä harrastetaan ja sitä kehitetään.

Varsinainen kysymykseni oikeastaan kuitenkin koskee kyberturvallisuutta, joka tässä ihan asiallisesti aiemmin nousi esiin. Myös valiokunta on kantanut huolta siitä, että Liikenne- ja viestintäviraston säästöt ja toisaalta kohonnut uhkataso sitä haastavat, ja tähän jos ministeri voisi hieman kommentoida omaa näkemystään resurssien riittävyydestä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kaunistola.

**12.55 Mari Kaunistola kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Ja kiitos ministerille esittelystä. Väyläverkon, erityisesti tiestön, korjausvelka on kasvanut vuosikymmeniä, ja hallitus onkin tehnyt määrätietoisesti investointeja infraan kaikkien keskeisten liikkumismuotojen osalta. Teitä on päällystetty, ja unohdettu ei ole myöskään maakuntalentojen ja -kenttien turvaamista. Teiden kunto on keskeistä niin talouskasvun ja kilpailukyyn kuin yritysten toimintaympäristönkin kannalta. Lisäksi kyse on myös huoltovarmuuden kannalta oleellisesta asiasta.

Satakuntaankin panostuksia on kyllä tullut, vaikka aina toki voi vaatia ja haluta enemmän. Keskeinen esimerkki tiestä, jolla on paljon korjausvelkaa, jolla liikennemäärät ovat nousseet paljon ja jolla sattuu pahoja liikenneonnettomuuksia sen huonon kunnon vuoksi, on vt 11, jonka kuntoa on alettu tehokkaasti parantamaan tämän hallituskauden aikana. Vt 11 on saanut muun muassa Koiviston ja Pikkuhaaran siltojen uusimiseen rahaa, ja ne valmistuvatkin jo ensi vuonna. Myös niin sanotuista joululahjarahoista Suosmeri—Kaasmarkku-välin tievalaistus on nyt saatu ensi vuodelle.

Tieverkon korjausvelkaa on jo korkea aika korjata, ja näin tämä hallitus nyt tekee. Kiitos siitä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Ojala-Niemelä.

**12.57 Johanna Ojala-Niemelä sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan ensinnäkin kiittää ministeriä tästä 1,9 miljoonan euron vuosittaisesta rahoituksesta henkilöjunaliikenteeseen Haaparanta—Tornio-välillä. Se oli hieno asia, että se lähtee liikkeelle. Siinä edistetään turvallisuutta mutta myös huoltovarmuutta. Mutta samaan hengenvetoon kysyisin myös Kolarin radan sähköistyksestä, se oli siinä hallitusohjelmakirjauksessa. Onko se vielä lähdössä tällä vaalikaudella liikkeelle? Luonnollisesti toivon sitä.

Yksi murheenkryyni, mikä meillä on, on tuo valtatie 21. Siihen on muutamia kymmeniä miljoonia euroja tullut, mutta se on niin pitkä väli, 200 kilometriä, että se edelleen tarvitsisi kohennusta. Kysyisinkin ulkomaalaisesta rekkaliikenteestä, onko sille saatavissa maksua, koska kolmannes tämän tien käyttäjistä on norjalaisia. Koska valtiontalouden tiukka tilan-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

ne on se, mikä on, niin näkisin mielelläni myös norjalaiset maksamassa tätä tieosuutta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Pitko.

12.58 **Jenni Pitko vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin hallitus teki hyvän päätöksen tästä Oulu—Liminka-välin kaksoisraiteesta. Se on tarpeellinen, ja on hyvä, että se edistyy. Laitoimme viime hallituskaudella suunnittelun liikkeelle, ja nyt näyttäisi rahoitus löytyvän. Mutta haluan samalla muistuttaa, että pääraiteen merkitys kokonaisuudessaan meidän huoltovarmuudelle ja toki myös ihmisten liikkumiselle on äärimmäisen tärkeä ja edelleenkin pääradalle jää yksiraiteisia osuuksia. Olisi hyvä, että myös Limingasta etelään päin Liminka—Ylivieska-kaksoisraidetta edistettäisiin määrätietoisesti.

Tähän liittyen haluaisin tässä kannattaa, kun edustajat Kalli ja Kontu nostivat nämä lähijunaliikenteen mahdollisuudet. Hallitus voisi mielestäni lähteä rahoittamaan tämmöisiä lähijunapilotteja, joissa kunnat maksaisivat oman osuutensa. Valtion rooli voisi olla pienempikin, mutta se voisi kannustaa näitä pilotteja liikkeelle.

Lopuksi vielä näistä junaliikenteen mobiiliyhteyksistä: onko tähän ongelmaan löydettävissä ratkaisuja, jotta saataisiin tämä radanvarren operaattoreiden ylläpitämä verkko vastaamaan nykyaikaisiin etätyömahdollisuuksiin?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Rasinkangas, ja sitten annetaan välillä ministerille vastauspuheenvuoro. Debattia jatketaan vielä kyllä. Edustaja Rasinkangas.

12.59 **Merja Rasinkangas ps** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Haluan alkuun kiittää liikenne- ja viestintäministeri Lulu Rannetta erinomaisesta työstä. Tämäkin budjetti osoittaa, että liikennepolitiikkaa tehdään nyt järki edellä sekä taloutta, arjen sujuvuutta ja Suomen kilpailukykyä vahvistaen. Hallitus on pitänyt kiinni lupauksestaan, että polttoaineen hinta ei nouse hallituksen toimien seurauksena, päinvastoin sitä alennetaan. Kiitosta ansaitsevat myös merkittävät panostukset väyläverkkoon. Korjausvelan osalta ollaan nyt paremmalla tolalla, ja lisärahoituksella parannetaan tieverkon kuntoa entisestään. Samalla investoinnit ratojen suuriin kehityshankkeisiin vahvistavat alueellista saavutettavuutta ja tukevat elinkeinoelämää koko maassa. Erityisen ilahtunut olen tästä Oulu—Liminka-välin raideliikenteestä, plus sitten siitä, että Oulusta Haaparantaan pääsee myös jatkossa.

Arvoisa puhemies! Liikenneverkko on huoltovarmuutta, turvallisuutta ja talouskasvun perusedellytys, ja siitä on pidettävä huolta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja nyt sitten ministeri Ranne, enintään viisi minuuttia tässä vaiheessa.

13.00 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Aloitan tästä isosta kuvasta jälleen.

Eli meillä on erittäin tiukka taloudellinen tilanne, ja siitä huolimatta olemme saaneet merkittäviä satsauksia liikenneinfraan. Se jo 3,3 miljardin ylimääräinen infrapotti on merkittävä. Sen avulla saatiin siis viime vuonna 24 teiden korjausvelan kasvu pysähtymään, eli

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

4 000 kilometriä uutta asfalttia, ja se oli malliesimerkki siitä, kuinka jatkossa pitäisi toimia. Tuo kasvu on myös saatu hidastumaan, mutta se, että tällä tiellä pysyttäisiin, edellyttää siis useamman hallituksen jatkuvaa samantyyppistä toimintaa.

Suomessa edelleen tonnit ja tyypit kulkevat teillä. 90 prosenttia tonneista ja tyypeistä kulkee teillä, ja tämän vuoksi on tärkeää, että me nimenomaan painotamme jatkossa myöskin niitä teitä. Jos katsoo näitä tilastoja ja käppyröitä — pyysin niitä erikseen meidän ministeriöstä ja myöskin Väylävirastosta — niin satsaukset teihin ovat olleet kuitenkin selkeästi isommat, jos vertaa esimerkiksi edelliseen hallitukseen. Sama koskee myöskin rataverkkoa. Molemmilla on sitä korjausvelkaa, ja molempien korjausvelkaa täytyy pikkuhiljaa pystyä myöskin vähentämään.

Liikenne 12:n osalta: se suunnitelmahan on valmis. Nyt vain odotamme, minä päivänä saamme valtioneuvostoon ja tänne selontekona sitten käsittelyyn. Siinä ei pitäisi olla enää yhtään minkäänlaisia ongelmia.

Tähän voin todeta, että nyt kun pohditaan sitä, millä tavalla eri hallitukset ovat hallitushjelmiin kirjanneet hankkeita ja kuinka niitä sitten on edistetty, niin tämä hallitus on pysynyt katsomaan peiliin. Meillä on satojen miljoonien siirto ollut nimenomaan niihin teihin — alun perin sieltä puuttuivat vt 9, 12, 15, myöskin vt 21 sieltä Lapista — ja tämä on se, mitä Suomi tarvitsee. Jos todetaan tämä kokonaisuus, niin tämä ei ole mikään sellainen, että yhtäkkiä revittäisiin miljardeja lisää rahaa, vaan kyllä meidän täytyy katsoa myöskin tätä — priorisointi on ollut selkeä: turvallisuutta ja taloutta vahvistavia tiehankkeita, sellaisia, joita on joka tapauksessa pakko toteuttaa.

Tässä voi todeta myöskin edelleen, että ymmärrän, että joka maakunnassa halutaan aina lisää, mikään ei riitä, mutta kyllä myöskin sinne Itä-Suomeen on saatu rahoitusta kohdistettua. Itäisen Suomen osalta, kun pyysin ja olen esitellyt sen täällä aikaisemminkin, puhutaan kuitenkin lähes puolen miljardin hankkeista. Nämä ovat merkittäviä, ja tämä taso, joka meillä nyt on, olisi nimenomaan juuri se, millä pitäisi jatkaa tulevaisuudessa.

Meidän on tehtävä isänmaallista liikennepolitiikkaa, nimenomaan turvallisuus edellä, nimenomaan sotilaallinen liikkuvuus ja huoltovarmuus edellä. Ja nyt kun seuraava EU-rahoituskausi alkaa vuonna 28, niin meillä on valmiina hyvin pitkälti valmisteltu lista juuri niistä kriittisimmistä kohteista, joille on erittäin hyvä saada myöskin sitä EU-rahaa, mutta aina tarvitsemme myöskin sitä omaa vastinrahaa.

Rajat ylittävä liikenne, paitsi Rail Nordica, jota jo suunnitellaan, myös henkilöliikenne: Kyllähän tietenkin siihen piti osoittaa sormella, että tuo homma hoidetaan ja rahat sinne kohdistetaan, ja näin myöskin toimittiin, ja sitten se saatiin eteenpäin. Koko Lappi saa hyvin paljon, mutta meidän on varmistettava, että Lappi saa myös sieltä EU:sta. Ja me emme voi lähteä haaveilemaan ympäriinsä eri suuntiin erilaisia jättihankkeita, silloin me voimme menettää kaikki rahat.

Täällä puhutaan paljon myöskin siitä, kuinka nettiyhteyksien osalta on ongelmia. Me olemme nyt skarpanneet viranomaisten puolesta — minä en ole viranomainen, enkä vastaa viranomaisten tekemisistä. Katsomme tietenkin tälläkin hetkellä, kuinka yleispalveluvoitteen minimitasoa voitaisiin nostaa ja kuinka voisimme varmistaa, että nettiyhteydet toimisivat paremmin, mutta viranomaiset, Traficom, ovat lisänneet mittauksiansa. Sieltä on löytynyt lisää epäkohtia, joita ei aikaisemmin ollut tiedossa.

Mutta edelleen toistan myös sen, että meillä turvallisuusviranomaiset, Hätäkeskus, poliisi, myös oikeastaan koko sektori yhteistyössä Traficomien kanssa, ovat vastuussa siitä, että meillä 112 toimii. Se ei ole ministerin tehtävä, ja kyllä minä luotan siihen, että se tieto

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

ja ne ongelmat, joita kentällä on, kyllä kulkeutuvat — jo ihan virkavelvollisuuskin on sellainen — meidän viranomaisten, turvallisuusviranomaisten, tietoon, ja he tekevät kaikkensa, että siellä ongelmia ei olisi.

Sitten lyhyesti vielä oikeastaan rekkaralleista ja raskaasta liikenteestä. EU:stahan saatiin loistavia uutisia, eli meidän raskaat ja pitkät rekat saavat jatkaa jatkossakin rajan yli liikkumista, mutta valitettavasti tilanne on erilaisten tällaisten maksujen kohdalla se, että jos me asetamme jonkin maan rekoille lisää kustannuksia, lisää maksuja, niin kyllä niitä täytyy sitten kohdistaa kaikille. Eli tätä on selvitetty kyllä ja yritetty miettiä erilaisia poraanreikiäkin siinä, voitaisiinko muille pistää vähän laskua perään eikä meille itsellemme.

Mutta ehkä nämä nyt tässä vaiheessa. — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Jatkamme debattia tuohon puoleen kahteen asti, ja sitten siirrymme puhujalistalle. Painotan niitä, jotka ensimmäistä kertaa nyt täällä varaavat tätä puheenvuoroa. — Edustaja Kopra.

**13.06 Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille hyvästä selonteosta, ja kiitos myös näille kollegoille täällä salissa, jotka ovat kantaneet huolta esimerkiksi Karjalan radasta useassa eri puheenvuorossa. Se on puheenaihe, josta kannattaa puhua. Mutta tässä innossa haukkua hallitusta tuntuu unohtuvan se, että hallitus on kuitenkin päättänyt siitä, että se tehdään, se on hallitusohjelmassa, ja toisekseen tälle vuodelle on myönnetty 90 miljoonan euron hankintavaltuus, [Suna Kymäläinen: Ja sekö riittää?] josta 50 miljoonaa menee Lappeenrannan aseman korjaukseen eli Lappeenrannan liikennepaikan kuntoon laittoon ja sitten 40 miljoonaa muihin juttuihin. Eli merkittävä osuus tästä kokonaisprojektista on jo myönnetty ja on työn alla. Ihmettelen, miksi tätä kritisoidaan näin kovasti, kun homma menee suunnitelman mukaan eteenpäin. [Suna Kymäläinen: Ei ole ensi vuodelle esitetty lisää rahaa!] Totta kai tiedustelen nyt, kun ministerin on paikalla, samaan hengenvetoon: milloin loput rahat saadaan, jotta saadaan tämä koko hallitusohjelman mukainen projekti sitten reilaan? Mutta toistaiseksi homma etenee hallituksen suunnitelman mukaan: rahat on myönnetty, ja työt ovat käynnissä. [Suna Kymäläinen: Ei ensi vuodelle penniäkään tai senttiäkään! — Keskeltä: Se toimii kuin junan vessa! — Naurua]

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

**13.07 Vesa Kallio kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensi vuoden päällystystaso on noin puolet siitä, mikä pysäyttäisi sen korjausvelan kasvun, elikkä se on se realismi tällä hetkellä. Rataverkolla tilanne on hieman samanlainen, ja esimerkiksi Jyväskylä—Pieksämäki on jännästi siihen itäisen Suomen maakunnan rajalle pysähtynyt, rahat katosivat sieltä. Eli korjausvelan taso on lähestymässä sitä neljää miljardia tällä vauhdilla. Se on meille kaikille yhteinen ongelma. Toivottavasti siihen löydetään ratkaisu, mutta ei se sillä ratkea, että se kipataan seuraavan hallituksen syliin.

Ja se pitää muistaa, että saavutettavuus on tässä Väylävirastolla ja näyttää olevan ministeriölläkin vain se toinen pää — ne vientisatamat, suuret kaupungit. Se vientiteollisuus lähtee metsäautotien päästä. Siinä täytyy olla ne molemmat päät silloin mukana. Liikenne 12 - ohjelma on kyllä jännä prosessi ollut, vaikka en siinä läheisesti ole mukana ollut. Se yksiks nyt sitten valmistuu, ja sitten siellä on tuleville vuosille summia, joista sitten joku muu

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

ilmeisesti kantaa vastuun. Elikkä kyllä tämä hieman... Myydään valtion omaisuutta ja leikataan budjettirahoitusta samaan aikaan. Ja en tiedä, mitä kaikkea me sitten myydään. Meillä ei ole edes Volvoa, mitä myydä. — Kiitos, ei muuta.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Savio.

**13.08 Sami Savio ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministeri Ranteelle erittäin hyvästä tehdystä työstä. Meillä on nyt Suomessa erittäin autoilijamyönteinen hallitus. Erilaisten väylähankkeiden lisäksi tällä kaudella on jo tehty merkittäviä polttoaineveron ja ajoneuvoveron alennuksia, ja ne ovat alentaneet tuntuvasti monen suomalaisen arkisia elinkustannuksia.

Arvoisa puhemies! Pirkanmaalaisena kansanedustajana haluan esittää erityiskiitokseni vilkkaan valtatie 9:n kunnostuksesta. Hankkeeseen on varattu kokonaisuudessaan 109 miljoonaa euroa, ja kiitoksia päätöksestä on tullut yli hallitus—oppositio-rajojen tässäkin istunnossa — erittäin tärkeä hanke.

Budjettiin sisältyy muutenkin merkittävä summa tienpitoon. Muun muassa noin puolet valtiovarainvaliokunnan kohdentamista jakovaroista käytetään perusväylänpidon hankkeisiin tasapuolisesti kautta maan. Ja vaikka täällä onkin esitetty kritiikkiä, niin nimenomaan tasapuolisuuteen on kiinnitetty valtiovarainvaliokunnassa erityistä huomiota, kun näitä jakovaroja on kohdennettu.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Viitala.

**13.10 Juha Viitala sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ajattelin tässä nostaa vielä tämän satamien syöttöliikenteen merkityksen tähän keskusteluun. On nimittäin hyvä muistaa, että yli 95 prosenttia Suomen viennistä ja tuonnista kulkee Suomen satamien kautta, eli se on aivan kriittinen osa-alue tässä jo pelkästään huoltovarmuudenkin kannalta. Esimerkiksi tuolla Turku—Rauma—Pori-akselilla on paljon satamatoimintaa, minkä vuoksi siellä on paljon raskasta liikennettä. Esimerkiksi tämä Kasitien kunto, kaksikaistaisuus, on äärimmäisen kriittinen asia siinä tilanteessa, kun kuitenkin pitää varmistaa, että sieltä satamasta se tuote menee myös käyttökohteisiin, ja myös, että se menee sieltä tuotantokohteista sinne satamaan. Myös alemmasta tieverkostosta on tässä yhteydessä hyvä keskustella, ja rataverkosta. Ja huonokuntoiset sillat — niitä on Satakunnassa muistaakseni yli 250, ihan tarkkaa lukumäärää en muista — ovat kriittisiä. Millä tavalla tämä satamien syöttöliikenne on huomioitu? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Wallinheimo.

**13.11 Sinuhe Wallinheimo kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin haluan yhtyä kiitoksiin näistä tierahoista. Keski-Suomeenhan todellakin on tullut tällä hallituskaudella kuusi uutta hanketta, ja se on historiallinen määrä. Kiitos siitä ministerille. Valtatiet 4 ja 9 tulevat nytten Keski-Suomesta kuntoon, ja se on hyvä, koska Keski-Suomi on hyvin pitkälle solmukohta.

Arvoisa puhemies! Kyselin itse asiassa tästä, minkä edustaja Kalliokin nosti, Jyväskylä—Pieksämäki-ratahankkeesta, joka on nyt tehty Keski-Suomen osalta kuntoon, mutta se loppupuoli on nyt jostain syystä jäänyt tekemättä. Ilmeisesti siellä on nyt perusväylänpi-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

don rahassa jonkunlaisia ongelmia tai näin poispäin, mutta kun se on kuitenkin suunniteltu, tehty jo osittain valmiiksi, niin toki olisi hyvä, että se myös sieltä Etelä-Savon puolesta tulisi valmiiksi.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Lyly.

**13.12 Lauri Lyly sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin kiitos Ysitiestä Tampereen suunnasta. Se on tarpeellinen, se on vuosikymmeniä ollut tiehanke.

Se, minkä takia pyysin puheenvuoron, liittyy päärataan. Päärata on käytännössä meidän elinvoimarata Suomessa, ja suurin liikenne on Tampere—Helsinki-välillä, ja sitten seuraavaksi suurin liikenne on Tampere—Seinäjoki-välillä. Minun kysymykseni liittyy siihen, että kun Tampereella on myöskin tällaisia solmukohtia ja pullonkauloja, niin mitä niitten osalta tehdään, ja sitten Tampereelta ylöspäin Seinäjoen suuntaan, siellä junat seisovat Ylöjärvellä, kun on yksiraiteiden rata ja se suunta ei kulje kovin hyvin. Milloin sinne tulee investointeja? Ja vielä se, että kun EU-rahoitusta tarvitaan näitten isojen hankkeitten osalta, niin suunnitelmat on saatava valmiiksi.

Lopuksi, arvoisa puhemies, vielä VR:n junien kuuluvuudesta. Siellä tällä hetkellä 10 000 ikkunaa laaseroidaan ja yritetään sillä tavalla kuuluvuutta parantaa junissa. Se on myöskin tukiasemista kiinni. Kun niitä on niin vähän [Puhemies koputtaa], että junissa kuuluisi, niin se on siellä oma ongelmansa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Holopainen. Oliko Holopainen vielä paikalla? Ei. — Seuraavaksi sitten edustaja Suhonen.

**13.13 Timo Suhonen sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Ministeri hienosti puheenvuorossaan mainitsi isänmaallisen liikennepolitiikan. Minä itse koen niin, että tuolla Itä-Suomessa raideliikenteen investoinnit ovat myös sitä isänmaallista liikennepolitiikkaa. Esimerkiksi raideosuuden Pieksämäki—Varkaus—Joensuu sähköistämisen suunnittelun käynnistäminen olisi kyllä ensiluokkaisena isänmaallista, ja tästähän on myös kolme maakuntaa ja viisi kuntaa lausunut vahvasti jo aiemmin. Siellä tällä hetkellä ajaa kiskobussi, joka on tulossa jo tiensä päähän ja menossa romutukseen, eliikä äärimäinen tarve olisi tämän rataosuuden sähköistämisen suunnittelun käynnistämiseksi.

Lopuksi sitten haluan kiittää jakovaroista tulleita tien kunnossapitosuunnittelurahoja, mitä Keski-Savon Kangaslammentie 468:n osalta saatiin. — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Aalto-Setälä.

**13.14 Pauli Aalto-Setälä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille vastuullisesta työstä ja edustaja Heinosenle valiokunnassa vastaavasta työstä ja onnistumisista.

Haluaisin nostaa kaksi asiaa esille.

Toinen on se, että tämä meidän velka on niin suuri, että vaikka me saisimme kaiken, mitä haluaisimme, niin semmoista rahaa maailmasta ei löydy. Vaikuttaa siltä, että nämä isänmaalliset tavoitteet, mitkä ovat olleet takana, ovat olleet ihan oikeita.

Länsiradasta on kyllä pakko sanoa sen verran, kun täällä haastetaan se kollegan sanoin joka kerta, että meidän on myöskin tehtävä niitä investointeja, joitten edusta me emme itse

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

pääse välttämättä nauttimaan ja jotka tulevat vasta kymmenien vuosien päästä. [Jouni Ovaskan välihuuto] Länsirata on oikein hyvä. Lapsemme ja lapsenlapsemme nauttivat siitä varmuudella, ja se kasvattaa bkt:tä 5—6 miljardia, niin kuin Boston Consulting Group on esittänyt. Se on järkevä investointi ja hyödyttää koko maata. [Jouni Ovaskan välihuuto] Ei lähdetä tuomitsemaan toisten alueille tulevia investointeja, vaikka itsellänikin on paljon teitä, joita voisi vielä kunnostaa. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Laakso.

**13.15 Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos todellakin ministeri Ranteelle omasta työstään, mitä on tehnyt Suomen hyväksi, kun on tehty näitä liikennehankkeita todella paljon ja satsattu teihin. Se on sanomatta selvää, että joka tietä me ei voida yhdessä hallituskaudessa saada kuntoon, ja tietysti kritiikkiä on helppo aina löytää, koska niitä rakentamattomia ja korjaamattomia teitä on Suomi täynnä. Nyt kun on tosiaankin edes suunta lähdetty kääntämään oikeaan suuntaan, on tietysti äärettömän toivottavaa, että seuraavat hallitukset jatkaisivat tällä ministeri Ranteen viitoittamalla tiellä. [Välihuutoja] Nyttäkin jos puhutaan vaikka omasta alueestani, 40 vuotta on odotettu valtatie 15:tä. Siellä on oikeasti puhuttu viime hallituskauden aikana vaikka kuinka monta kertaa niin siitä valtatie 15:stä, 9:stä kuin 21:stä tai 12:sta. Nyt vain kuitenkin saadaan kuntoon niitäkin, mitä on vuosikymmeniä odotettu, ja toivon mukaan seuraava hallitus jatkaa ministeri Ranteen tiellä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Siponen.

**13.16 Markku Siponen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitokset minultakin ministerille ja valiokunnalle ja jaostolle siitä työstä. — Kyllä tässä tietysti erityisesti huolestuttaa tämä korjausvelan kasvu ja siihen liittyen alempiasteisen tieverkon kunto, ja myöskin yksityisteiden merkitys. Siellä edelleen tiestön kunto heikkenee, ja kylähän se on meille yhteinen haaste, kuinka me turvaamme tämän alempiasteisen tieverkon, joka on tärkeä niin huoltovarmuudelle, omavaraisuudelle, matkailulle kuin myöskin sille, että ihmiset pääsevät liikkumaan.

Arvoisa rouva puhemies! Savon radasta ei ole tainnut täällä vielä kukaan puhua sanaakaan, joten nostan siitä nyt yhden esimerkin: Edellisen kerran, kun täältä matkustin Iisalmeen junalla, aikaa meni noin viisi tuntia 15 minuuttia. Samalla matkalla Kokkolaan päärataa pitkin matka-aika on kolme tuntia 50 minuuttia, eli lähes puolentoista tunnin ero. Haluan tässä muistuttaa myöskin Savon radan merkityksestä koko maan kannalta, ja huomioisin myöskin sen, että siellä netin kuuluvuus Kouvolasta pohjoiseen on yksi Suomen heikoimmista. Toivon, että ministeri huomioi myöskin tämän jatkossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Täällä on nyt kaiken kaikkiaan 15 puheenvuoropyyntöä vielä, ja ne otetaan ja sitten mennään puhelistalle, mutta sitä ennen on tietysti ministerin puheenvuoro. — Sieltä sitten edustaja Hänninen.

**13.18 Juha Hänninen kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Jäänmurtajat ovat nousseet otsikoihin, myös omat. Kysymys ministeri Ranteelle: Emme saa unohtaa aiempaa keskustelua kotimaisten jäänmurtajien hajauttamisesta ja uudelleensijoittamisesta.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

ta. Kyse on Suomen turvallisuudesta, huoltovarmuudesta ja kriisinkestävyydestä, merikuljetusten toimintavarmuudesta ja pohjoisen elinkeinoelämän tulevaisuudesta, joita nykyinen jäänmurtajien tiivis sijoittelu ei palvele parhaalla mahdollisella tavalla. Arvoisa ministeri Ranne, olette aiemmin nostanut keskusteluun mahdollisuuden hajauttaa ja siirtää jäänmurtajia vaikka Perämeren pohjoisimpiin satamiin. Oulussa, Kemissä ja Raahessa on erinomaisia satamia sitä sijoitusta varten. Minkälaisiin toimenpiteisiin on ministeriössä ryhdytty tämän asian suhteen, ja milloin saadaan kuulla lisää uutisia, millä aikataululla tämä hajauttaminen tapahtuu? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Tuohon äskeiseen vielä lisäyksenä, että tietenkin lopuksi on sitten jaoston ja valiokunnan puheenjohtajien puheenvuorot vielä. — Sitten seuraavaksi edustaja Kaarisalo.

**13.19 Riitta Kaarisalo sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ihan ensimmäiseksi edustaja Wallenheimolle: En missään tapauksessa halua kyseenalaistaa tai väheksyä näitä pienempiä hankkeita, joita Keski-Suomeen on tullut, mutta kun pullonkaulasta puhutaan, niin tiedätte varmasti sen, että se todellinen pullonkaula on nimenomaan tämä vt 4:n Vaajakosken kohta, ja kyllä minun viestini hallitukselle on se, että myös näihin EU:n kansallisiin velvoitteisiin, mitä TEN-T-verkostoon tulee, tulisi suhtautua vakavasti, koska näiltä hankkeilta on yksinkertaisesti nyt aika loppumassa.

Ministeri, te totesitte juuri, että tämän Liikenne 12 -suunnitelman päivitys on nyt valmis ja odotatte, että valtioneuvosto tuo sen tähän saliin. Jos nyt en ole aivan väärin ymmärtänyt, niin ettekö te juuri osaltanne edusta valtioneuvostoa, ja eikö teidän tehtävänne vastuuministerinä olisi se tähän saliin tuoda?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Räsänen, Joonas.

**13.20 Joonas Räsänen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä pääluokassa jokaisella meillä on omat suosikkihankkeemme, ja niiden hankkeiden osalta rahoitus olisi kaikista helpoiten hoidettavissa sillä tavalla, että jos se kollegahanke jätetään tekemättä, niin siirretään rahat sitten omalle takapihalle. Kun tätä keskustelua kuuntelee, niin voisi varmaan kuitenkin vetää sen johtopäätöksen, että ehkä voisimme olla tyytyväisiä siitä, että erilaisia elämän edellytyksiä myös liikennehankkeiden muodossa toteutetaan eri puolilla Suomea, ja ollaan tyytyväisiä kaikkeen siihen, mitä pystytään toteuttamaan.

Arvoisa ministeri, enemmän itse olen nyt vähän huolissani tästä rahoituksesta, koska tosiasiahan on se, että jos otetaan tarpeet huomioon, niin meidän emme kykene näitä tarpeita budjettirahoituksella hoitamaan. Senhän takia joka kausi on paikattu tätä välystä näillä investointirahoilla eli toisin sanoen on realisoitu valtion omaisuutta, ja jossain vaiheessa se omaisuuskin loppuu. Miten pitkällä aikavälillä tämä rahoituksen tasapaino mielestänne pitäisi ratkaista, koska tosiasiaa tämä rahoitus ei ole millään muotoa tällä hetkellä tasapainossa tarpeisiin nähden?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Lahdenperä.

**13.21 Milla Lahdenperä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille moninaisista rata- ja väylähankkeista, mitä maassa toteutetaan. Teiden kunto on pääs-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

syt vuosien aikana huonoon kuntoon, ja on tosi tärkeää, että näitä nyt uudistetaan ja 7 000 kilometriä uutta asfalttipintaakin saadaan.

Täällä tämän kolmen vuoden aikana on aina mainittu tunnin juna, ja nyt kun liikenne-asioita käsitellään, niin ajattelin, että kerrankin sitten puolustaudun kyllä tähän asiaan liittyen. Ensinnäkin tunnin juna: 78 minuuttia todennäköisesti sitten on jatkossa tämä matka. [Jouni Ovaska: Ei edes tuntia!] Katsoin tuossa, että kun sukulaisia on Seinäjoella ja puhemieskin sieltä junalla tulee, niin sieltä on 360 kilometriä ja matka on 2 tuntia 45 minuuttia, ja minä kun tulen Turusta, niin se on 2 tuntia 10 minuuttia ja matka on reilut puolet lyhyempi, joten kyllä tämä huomattavasti nopeuttaa asiointia Turun ja Helsingin välillä ja tulee palvelemaan yli 1,5:tä miljoonaa asiakasta työssäkäynti- ja asiointialueen kautta. Lisäksi se yhdistyy hyvällä tavalla EU:n TEN-T-verkkoon. [Puhemies koputtaa]

Kasitie on myös Varsinais-Suomessa tärkeä [Puhemies koputtaa] ja siellä Laitilan eritasoristeys, [Puhemies koputtaa] eli toivottavasti niihin...

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Niemi.

**13.23 Veijo Niemi ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Arvoisa ministeri! Puheenvuoroni on oikeastaan pelkästään kiitoksia. Arvoisalle ministerille tietysti ensimmäisenä haluan lausua todella isot kiitokset tästä 109 miljoonasta, mikä saatiin vihdoin ja viimein vt 9:een. Erittäin paljon onnettomuuksia on ollut vuosien saatossa tällä väylällä, ja on todella hyvä, että se saatiin kuntoon.

Toinen, mikä tänä päivänä Tampereelta Ikaalisten suuntaan on todella hyvä, toimiva väylä: ohitetaan muun muassa Hämeenkyrön liian pieniympyräiset kiertoliittymät pitkillä rekoilla. Se suunta toimii todella hyvin.

Tampereen henkilöratapihaan saatiin riittävä rahoitus. Se on erittäin vanhentunut ratapiha-alue. Jos se saadaan toimivaksi, niin se on todella hyvä asia.

Mutta myöskin jo pelkästään tästä kiitän: Viime kaudella monin paikoin sai kierrellä ja miettiä tässä Helsinki—Tampere-välillä moottoritieillä, kun oli jopa irrallista asfalttia ynnä muuta. Tänä päivänä sitäkin on kymmeniä kilometrejä parannettu, saatu kuntoon. Ei tarvitse miettiä, kun tietää, että tie on hyvä ja tasainen ja toimiva.

Näistä kaikista ministerille kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Pitko.

**13.24 Jenni Pitko vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennesektori on tärkeässä osassa myös Suomen ilmastopolitiikassa. Jos haluamme suojella liikennepuolta nopeilta päästövähennysvelvoitteilta, niin kyllähän meidän kannattaisi toimia mieluummin ennen kuin jättää päästövähennykset vasta loppuvaiheeseen näitä EU-velvoitekausia. Liikenteessä ei kuitenkaan tällä hallituskaudella ole hirveästi oltu kiinnostuneita näistä päästövähennyksistä. Ministeri on tuonut eduskuntaan yhden päästövähennystoimen, joka on todettu äärimmäisen tehottomaksi sellaiseksi, eli uusien autojen hankintatuen, jossa tuetaan myös uusia bensa-autoja.

Kun te, ministeri, niin kovin mielellänne syleilette autoilijoita, kuten näistä puheistanne kuulee, niin ihmettelen sitä, miksi te sitten heitätte kapuloita rattaisiin liikenteen sähköistymisessä, joka kuitenkin mahdollistaa työssäkäynnin autolla ja kaikki ne samat asiat, mitä

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

autolla tällä hetkellä ihmiset tekevät. Te esimerkiksi olette kiristäneet verotusta sähköautojen suhteen.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Furuholm.

**13.25 Timo Furuholm vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nyt kyllä kaipaisin ministeriltä vastausta tähän kansalliseen Kyberturvallisuuskeskukseen ja koko Traficomien rahoitukseen liittyen. Kuten sanottu, toisella puolella painavat uudet lisätehtävät ja toisella puolella vaadittavat menosäästöt, eli tällä on, kuten liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunut, vaikutuksia meidän kansalliseen kyberturvallisuuteen.

Kysyisin sitten vielä tästä kotimaisen media-alan tilanteesta. Me aikaisemmin täällä keskustelimme STT:stä, ja se sitten linkittyi tähän tilanteeseen, jossa nämä globaalit digijätit haastavat markkinaa Suomessa, ja tietenkin sillä on laajempiakin yhteiskunnallisia vaikutuksia. Kysyisin nyt: Miten hallitus on reagoinut tähän STT:n tilanteeseen? Pyöreän pöydän keskustelu on käyty, mutta onko tullut joitain jatkotoimenpiteitä siihen, miten sekä tähän STT:n tilanteeseen että laajemmin aiotaan puuttua?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen.

**13.26 Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensi vuoden liikennehankkeitten osaltahan on valtuuksia 264 miljoonaa, mutta myönnettävää rahaa on 20,9 miljoonaa. Kiitän myös siitä 500 000:sta Lieksalle — kun täällä Tampereen listoja tuli — Lieksanjoen sillalle. Valtuuksia on, mutta tämä kertoo aika hyvin siitä, ettei käytännössä ole rahaa kunnolla käynnistää hankkeita. No, nehan siirtyvät seuraavalle hallitukselle. Kehyksissä ei ole, ja ei ole saatu tuloutettua aiempinakaan vuosina käynnistettyihin hankkeisiin riittävästi rahaa. Siellä ovat esimerkiksi Savon rata ja Lieksanjoen silta, yhteensä puolitoista miljoonaa.

Mutta jatkan tuota edustaja Räsänen kysymystä. Hallitusohjelmaanhan on kirjoitettu, että liikenteen rahoitusta selvitetään ja perustetaan työryhmä. Tätä rahoitusmallia on kyllä syytä saada ja pitäisi saada ihan aidosti juoksemaan. Missä vaiheessa tämä työryhmän työ on? Tuleeko tällä hallituskaudella joitakin esityksiä tai malleja arvioitavaksi meille?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

**13.28 Marko Kilpi kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Palauttelen keskustelua vielä hetkeksi raiteille. Kuten tuossa edustaja Kopra hyvin ansiokkaasti jo esittelikin sen, että tämän Karjalan radan osalta on tuo 90 miljoonaa, joka sinne on osoitettu, ja se on selkeä osoitus siitä, että asia etenee ja hallitusohjelmaa noudatetaan. Edustaja Siposellekin muistuttaisin, että se Savon rata panostuksenakin on äärimmäisen tärkeä. Tuollahan on se pulska 40 miljoonaa myöskin kirjattuna, että näitä asioita viedään eteenpäin. Ja tämä hallitushan toteuttaa hankkeita ja vie niitä maaliin, ja sehän perustuu siihen, että hallitus myös noudattaa hallitusohjelmaa ja sitoutuu sen toteuttamiseen, ja näin niitä viedään sitten eteenpäin yhteisellä pelisuunnitelmalla ja pelikirjan mukaisesti.

Haluaisinkin kiittää tässä kohtaa ministeriä yhteistyöstä ja samalla myös jaoston puheenjohtajaa ja myöskin valiokuntaa erinomaisen hyvistä, tuloksekkaasta yhteistyöstä.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Meillä on siellä hyvä tekemisen meininki, ja asioita on saatu vietyä eteenpäin. Kaikki on tehty, mitä eteen on tuotu. Kiitoksia siitä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Eerola.

**13.29 Juho Eerola ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suunnilleen tuossa tunti takaperin tulin työhuoneeseeni, ja keskusradio on siellä päällä. En ihan tunnistanut, kuka puhui, mutta Kaakkois-Suomen asioista puhuttiin ja jotenkin negatiiviseen sävyyn, että sinne ei tule mitään. Sen tähden rynnistinkin tänne saliin ja tilasin itselleni vastauspuheenvuoron. Sheikki Laakso puhui ihan samasta asiasta eli tästä valtatie 15:stä. Monta kymmentä vuotta on puhuttu, mitään ei ole saatu aikaan. Se on tärkeimpiä väyliä tässä maassa vientiteollisuuden kannalta. Se johtaa Hamina-Kotkan satamaan. Edustaja Viitala hienosti puhui äsken satamien syöttöliikenteen tarpeellisuudesta. Tämä kun on Suomen suurin vientisatama, niin siellä on ainakin tämä nyt otettu erittäin hyvin huomioon. Eli ihan ei ole jäänyt Kaakkois-Suomi, niin kuin täällä väitettiin, pelkästään mopen osille tässä.

Kun nyt muistettaisiin vielä tämä jakovarakin. Niin kuin edustaja Savio tuossa kertoi, niin puolet siitä jakovarasta menee liikennehankkeille. Ja tulipahan niitakin jonkunnäköinen tukku myös sinne Kaakkois-Suomen suuntaan. — Kiitokset niistä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen.

**13.30 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jos ymmärsin oikein ministerin vastauksesta, niin onko nyt siis niin, että tämä Karjalan radan kaksoisraide on priorisoitu pois näistä teidän hankkeistanne? Pienenä hyvityksenä on se mainittu 90 miljoonaa, joka on jaoteltu useammalle vuodelle pieninä siivuina. Tämä on kyllä erittäin ikävä uutinen Etelä-Karjalalle ja itäiselle Suomelle.

Täytyy todeta, että kun, ministeri, kerroitte, että puoli miljardia on Itä-Suomeen ohjattu hankkeita, niin meidän lasku ei oikein yllä siihen samaan summaan. Olisiko saatavissa joku listaus, mitä tähän on laskettu? Onko tähän laskettu nämä hallitusohjelmakirjauksetkin, joista ei kuitenkaan ole tehty päätöksiä?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Wickström.

**13.31 Henrik Wickström r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade fru talman! Haluan tässä ensin kompata sitä, mitä edustaja Perholehto aiemmin totesi tämän vt 25:n suhteen, että se on erittäin merkittävä väylä. On ollut hieman ihmeellistä, jos katsotaan viimeistä kymmentä vuotta, kuinka vähän sinne on tullut panostuksia. Mutta tällä hallituskaudella on kuitenkin tullut usea panostus, ja on tietenkin toivottavaa, että lähivuosina saataisiin lisää panostuksia tälle merkittävälle tieväylälle, koska sen varteen on suunniteltu yli miljardin edestä myöskin erilaisia investointeja.

Tässä on puhuttu paljon myöskin näistä eri ratahankkeista, ja pakko on itsenikin mainita muutama asia nykyisestä Helsinki—Turku-radasta eli rantaradasta. On ollut hienoa, että hallitus tämän kauden aikana on panostanut siihen 80 miljoonaa, mutta edelleen sinne jää, sanotaanko, 140 miljoonan euron investointitarpeet, jotta se rata olisi kokonaisuudessaan kunnossa. Ja tässä haluan sanoa ehkä sen huolen, mikä tällä hetkellä liittyy vallitsevaan

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

länsiratakeskusteluun. Se liittyy näihin liikennöintimahdollisuuksiin. Esimerkiksi Raaseporista moni menee töihin päivittäin Turkuun, ja huoli siitä, että se yhteys häviää, on tosi suurta. Toivoisinkin, että tähän kiinnitettäisiin myöskin ministeriössä huomiota.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Kvarnström, ja sitten onkin jaoston ja valiokunnan puheenjohtajat ja sitten ministeri. — Kvarnström.

**13.32 Johan Kvarnström sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Valiokunnan liikennesektoria koskevissa lisäyksissä on mukana muutama selvitys, jotka ovat Länsi-Uudenmaan näkökulmasta tervetulleita, ja haluan kiittää niistä. Vaikka määrärahat eivät riitä laajoihin selvityksiin, niin ne lähettävät tosi tärkeän viestin esimerkiksi kantatie 51:n kehittämistarpeista. Myös valtatie 25:n valaistus Tammisaaren ja Hangon välillä on tervetullut panostus, joka parantaa liikenneturvallisuutta merkittävästi.

Oli hienoa, että täydentävässä talousarvioesityksessä henkilöjunaliikenne Helsingin ja Hangon välillä saa merkittävän panostuksen. Meidän on ylipäänsä vaalittava joukkoliikennettä ja panostettava enemmän tähän kestävään liikennemuotoon. Oma näkemykseni on, että tämän tulisi tapahtua pitämällä rataverkko hyvässä kunnossa, kehittämällä sitä sekä huolehtimalla siitä, että joukkoliikenne on saavutettava, luotettava ja edullinen vaihtoehto.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja sitten vielä edustajat Heinonen ja Ovaska.

**13.33 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia tuli paljon, ja kun jouluku on sellaista iloa jakamisen aikaa, niin ajattelen, että niitä kiitoksia tuli niin reilusti, että välitetään niistä ainakin osa näille asvalttimiehille ja -naisille, jotka tätä korjaustyötä ovat tehneet, mutta myös elyjen ja Väylän osaavalle väelle, joka suunnittelua ja kilpailutuksia ja näitä hankkeita toteuttaa, ja tietysti LVM:n osaavalle virkakunnalle.

Haluan kiittää myös tästä keskustelusta. Tässä on tuotu esille tärkeitä kehittämiskohteita. Isot hankkeet ovat iso, oma kokonaisuutensa, ja toivoisin, että jollain tavalla, kun tätäkin keskustelua kuunteli, tämä korjausvelka voisi olla yksi sellainen meidän yhteinen iso hanke. Eli tavallaan yhdessä päätettäisiin, että otetaan nyt se 4 000 kilometrin vuotuinen tavoite kahdeksi seuraavaksi vaalikaudeksi, niin me voisimme siinä kiinni kuromisessa onnistua.

Arvoisa puhemies! Näillä sanoilla kaikille turvallista joululiikennettäkin!

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten edustaja Ovaska, valiokunnan puheenjohtaja.

**13.34 Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tosiaan joku toivoo joulukuksi junaan lahjaksi, ja näyttää, että pääministeri sen nyt saa. Vielä odotamme tietysti liikenneministerin kiittausta, ovatko sopimusneuvottelut nyt niin kuin lehdet kertovat, vai pitääkö vielä asia avata. Mielestäni tässä ei olla oltu ihan rehellisiä suomalaisille, kun ei oteta huomioon niitä Väylän laskelmia, paljonko se raidehanke tulee maksamaan, mutta tämä on varmaan vielä lähipäivinä meillä esillä.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Mutta kyllä se on niin, että tuo korjausvelka, miten korjausvelkaa pienennetään, pitää ottaa koko eduskunnan ja lähivuosien tavoitteeksi. Valitettavasti nyt näyttää siltä, että 4 000 kilometrin päällystysmääristä tällä hallituskaudella on laskettu ensin 3 000:een ja nyt mennään jo sinne alle 2 500 kilometriin. Se on erittäin surkea suunta, mutta se muistuttaa sitä, mitä tässä maassa väyläpolitiikassa on tehty, eli se ei ole ollut ennakoitavaa. Hallituksella on kirittävää, jos halutaan esimerkiksi niihin määriin, mitä Sipilän hallituskaudella tehtiin.

Ja vielä: toivottavasti ministeri voi todellakin kommentoida tätä kyberturvallisuutta, jos-ta valiokunta on moneen otteeseen kantanut huolta.

Mutta näidenkin kritiikin ja positiivisen viestin sanojen myötä oikein hyvää joulua, ja toivomme kaikki varmasti entistä parempaa ensi vuotta.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja sitten ministeri, olkaa hyvä. Riittäisikö seitsemän minuuttia?

**13.36 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Aloitan tästä kyberturvallisuudesta, joka äsken jäi vaille vastausta: Kävin itse asiassa siis viime viikolla keskustelua Traficomien pääjohtaja Saarimäen kanssa, ja meillä on myöskin erittäin tiivis keskustelu ollut koko hallituksessakin nimenomaan näistä resursseista. Kaikki me olemme siitä huolissamme. Eli tehtäviähän on tullut EU:n suunnalta sadan htv:n verran melkein, ja kun näissä säästöpainneissa olemme, niin lisähenkilöitä ei ole tullut. Meillä on oikeastaan keskeistä se, että minimitasoa, joka nyt on ja joka juuri ja juuri on pystytty ylläpitämään, täytyy nostaa ja kyvykkyyksiä täytyy nostaa. Kyllä siellä taustalla tehdään varsin paljon töitä tämän eteen, ja nimenomaan myöskin sen eteen, että kun meillä painotetaan tässä maassa sitä turvallisuutta, niin kyllä näen, että kyberturvallisuus on aivan keskeinen osa kokonaisturvallisuutta ja kansallista turvallisuutta, ja voisin myöskin sanoa, että puolustusta. Eli tämän osalta huoli on jaettu, ja voin luvata, että kyllä siellä on taustalla aikamoista vääntöä ollut erilaisissa iltakouluissa ja niin edespäin, ja uskon, että tässä vielä päästään parempaan tilanteeseen.

No, sitten tämä yksi herkkupala, joka aina täällä nousee esiin, VR:n nettiyhteydet: Niin kuin tässä kuultiinkin, siellä tapahtuu jo paljon, ja VR:n nettisivuilla kannattaa käydä katsomassa, mutta näinä niukkoina aikoina me emme ole itse pistäneet siihen paukkuja. Eli se on ministeri Strandin asia ja myöskin VR:n asia, että siellä tilanne on etenemässä parempaan suuntaan. Operaattoreitten kanssa on ollut varsin tiukkaa keskustelua. Pikkuhiljaa parempaan suuntaan ollaan menossa.

Satamat, turvasatamat, niin kuin meillä on brändätty itse asiassa, koska Suomihan on turvallisuuden ja teknologian huippumaa: Meillähan itse asiassa oli juuri Suomen turvallista satamista pyöreän pöydän keskustelu yhdessä sisäministeri Rantasen kanssa, ja nimenomaan tässä yhteydessä puhuttiin tietenkin paitsi siitä, että on rikollisuuden solmukohdat, siellä ovat myös kaupan solmukohdat ja viennin solmukohdat, ja siellä täytyy kaikin keinoin varmistaa, että turvalliset yhteydet ovat olemassa, oli sitten kyse viestintäyhteyksistä tai näistä ihan teistä ja raiteista, mutta myöskin se, että satamat olisivat tulevaisuudessa sellaisia ympäristöjä, joista olisi itse asiassa vientivaltiksikin, niin että voisimme kertoa julkisesti, että Suomen satamat ovat turvasatamia, siellä ei ole epäilyttävää toimintaa, siellä on prosessit kunnossa, ja niin edespäin. Eli kyllä tämä satamien rooli on ymmärretty varsin hyvin.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Tästä on hyvä siirtyä sitten jäänmurtoon: Meillä on tässä alkuvuodesta toivottavasti jo ensimmäisen neljänneksen aikana tulossa esitykset vähän isommasta investointiohjelmasta, eli niin kuin mainitsin, ensimmäinen oma jäänmurtajamme on jo tuolla prosessissa ja valmistuu ehkä kolmen vuoden aikana, ja sen lisäksi meillä on isompi strategia ja kokonaisuus jäänmurren kokonaisjärjestämisestä tulossa tässä ihan alkuvuodesta. Tämä on tietenkin aivan keskeistä. Tässä ei ole kyse siis vain meidän kaupasta, vaan tässä on kyse myöskin huoltovarmuudesta ja turvallisuudesta isossa kuvassa.

Yhdyn siihen käsitykseen ja ajatukseen siitä, että korjausvelka on meidän kaikkien asia. Vaikka me olemme nyt siis yli 3,3 miljardia pistäneet ja pistämässä ylimääräistä määräaikaista investointipakettia teihin ja myöskin raiteisiin, niin tämänhän pitäisi olla se pysyvä tilanne. Yksi ratkaisu on siis se, että meidän rahoituspohjamme kohdistuisi suoraan ja olisi korvamerkitty, niin että aina kun verotetaan liikennettä, niin sieltä myöskin olisi suora väylä sinne korjausvelan taklaamiseen, ja tämän tyyppisesti. Näitä valmistellaan, eli liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen prosessi on aika pitkällä, ja meiltä tulee siis esityksiä ja linjauksia.

Teknologianeutraalius on ehkä sellainen, joka on päivän sana. Eli vaikka meillä on reippaasti yli kaksi miljoonaa liikennekäytössä olevaa polttomoottoriautoa, niin meillä on kuitenkin vain ehkä 200 000—300 000 hybridisähköä. Eli kuitenkin kun pikkuhiljaa ihmisillä on varaa ostaa vähäpäästöisempiä, hienompia ja turvallisempia autoja ja se rahoituspohja muuttuu, niin kyllä sen myöskin on pakko olla teknologianeutraali. Kilometriversoa me emme tule esittämään emmekä ehdottamaan, mutta on selvää, että tämä kokonaisuus on semmoinen, joka pitää ratkaista hyvin nopeastikin. Tietenkin olisi ideaalia, että kun tänne tullaan ulkopuolelta ulkomaisilla autoilla, voitaisiin niitä vähän rankaista ja verottaa enemmän, mutta tämä ei valitettavasti nyt meidän näkemyksen mukaan ole mahdollista.

Sitten näitä yksittäisiä hankkeita tuli todella paljon esiin täällä, että missä meillä mennään, ja Itä-Suomen hankkeista: Minulla on tässä nenäni edessä tämä hankelista, ja jos puhutaan esimerkiksi nyt näistä raidehankkeista, niin tiedetään, että kaikkia edistetään niin paljon kuin täältä vain lähtee. Eli Karjalan rata on se 90 miljoonaa nyt tällä hetkellä, Savon rata on se 45 miljoonaa, ja sitten meillä on siellä hyvin paljon erilaisia hankkeita menossa. Mutta kaikki tietävät myöskin sen, että aina kun puhutaan liikennehankkeista, me voidaan puhua viiden tai kymmenenkin vuoden hankkeista. Eli pätkissä edetään niin paljon kuin kykenemme. Ja vielä ehkä tämän Jyväskylän—Pieksämäki-osalta, siellähän on perusväylänpidon rahoituksesta nimenomaan kyse, ja siellä on 70 miljoonaa jo plakkarissa, mutta varmaan tarvitaan jo 60. Yhtenä murheenkryyninä on myöskin se, että kustannukset ovat nousseet, ja vaikka me kuinka yritämme saada sitä kilpailua oikein kunnolla vauhtiin, niin siitä huolimatta meillä on haasteita.

Vt 25:een meillähän on jo lisätalousarviossa, ensimmäistä kertaa kuule saatiin kunnan potti, 17 miljoonaa. Eli meillä on juuri näiden keskeisten teiden edistämässä todella paljon tapahtunut, ja tämä ei ole niin kuin sillä tavalla helppoa, koska rahaa pitää säästää jatkossakin, mutta tässä pidetään oikein kunnolla meidän infrainvestointien puolia. Aina kun miljardi pistetään rahaa, se on 10 000 suomalaista, jotka sillä työllistyvät. Tämä on valtava määrä, ja nimenomaan suomalaisia. Eli jos puhutaan tiet, sillat, raiteet. Tämä on merkittävä tapaus.

Ja kyllä, tietysti minä kuulun valtioneuvostoon, ja se on tulossa sinne valtioneuvoston istuntoon, mutta niin kuin kaikki ministerinä olleet tuntevat kyllä nämä prosessit, eivät ne ihan ole niin kuin heittämällä läpi. Mutta kyllä siellä on varsin hyvä tilanne.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Liikenne 12:n osalta ja kokonaisuudesta kysyisin, että onkos keskustalta, kun täällä huu-detaan kovasti korjausvelasta ja muusta, tullut siihen jotain kommentteja tai vastineita. Tästä kyseltiin kaikilta puolueilta, että saataisiin siihen kaikkien näkemykset, eikä niin, että sitten ihmetellään, miksi itään ei ole tai miksi teihin ei ole rahaa.

Paljon tapahtuu ja paljon on tekemistä, ja tässä täytyy vielä loppuun kiittää, että kyllä-hän me tästä niin kuin eteenpäin päästään, mutta ei tämä helppoa ole, varsinkin kun katsoo siellä tulevia taloushaasteita. Pitää kilpailuttaa tiukasti, pitää priorisoida tiukasti, ja pitää saada EU:sta revittyä irti kaikki mahdollinen.

No, itse asiassa yksi asia vielä unohtui, STT ja meidän mediakenttä, josta tässä oli kyse: helmikuussa valmistuu selvitys, ja sitten päästään siitä eteenpäin ja katsotaan poliittisesti, mitä ratkaisuja sieltä löytyy. — Kiitoksia paljon.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten mennään joksikin ai-kaa puhujalistalle. Kello 14 siirrytään toiseen aiheeseen. — Edustaja Hänninen.

**13.44 Juha Hänninen kok:** Arvoisa puhemies! Tämä hallitus huolehtii siitä, että liikku-misen edellytykset Suomessa ovat kunnossa. Ne ovat tärkeitä niin ihmisten arjen ja elin-keinoelämän kuin maamme huoltovarmuuden tähden. Vuoden 2026 budjetissa panoste-taan erityisesti väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan hillintään. Väylien korjausvel-ka on yhtä lailla velkaa tulevaisuudelle. Siksi tavoitteemme on selkeä: haluamme vahvis-taa turvallista ja sujuvaa liikkumista kaikkialla Suomessa. Tämä tarkoittaa paitsi turvalli-sempia teitä, junaratoja, myös sitä, että haastavissakin olosuhteissa ihmiset ja tavara liik-kuvat nopeasti ja varmasti.

Arvoisa puhemies! Samalla kun olemassa olevaa kunnostetaan, tehdään myös merkittä-viä investointeja. Erityisesti on iloittava hallituksen tahtotilasta investoida pohjoiseen, sil-lä talousarvion täydentävässä esityksessä on päätetty pohjoisen huoltovarmuuden keskei-sistä raideyhteyksistä, kuten Liminka—Oulu-kaksoisraidehankkeen toteuttamisesta sekä henkilöjunaliikenteen käynnistämisestä Tornion ja Haaparannan välillä.

Palaan vielä jäänmurtajiin. On ihan vakavasta asiasta kysymys, mistä ministeri Ranteen kanssa on joskus aikaisemminkin ollut puhetta, eli hyvin tiivis sijoittelu tuolla Katajano-kan suunnalla. Ehkä meistä kaikki tietävät, että niitä on kahdeksan kappaletta kaiken kaik-kiaan, ja yhdessä kasassa ollessaan ne ovat selkeä riski, uhka, silloin kun ne ovat pienessä kasassa. Eli sotilaat tietävät, että kannattaa hajauttaa.

Talvi on tulossa, ja jäänmurtajat raivaavat pian arvokkaita reittejä pohjoisella Peräme-rellä Suomen talouskasvun jouduttamiseksi. Nyt käsiteltävänä olevaan, talousarvion täy-dentävään esitykseen sisältyy uuden jäänmurtajan hankintaan kohdennettava 10,6 miljoon-an euron määräraha. Tämä on myös erittäin tervetullut investointi paitsi taloudelle, liik-kumiselle, meille suomalaisille ja myös turvallisuudellemme. Vahvistaessamme pohjoi-sen kulkureittejä panostamme koko Suomen turvallisuuteen.

Arvoisa puhemies! Uuden jäänmurtajan hankinnassa emme saa unohtaa aiempaa kes-kustelua kotimaisten strategisten jäänmurtajien sijoittelusta. Ne ovat hyvin tiiviisti sijoitel-tuina nyt täällä etelässä. On selvää, että jäänmurtajien sijoittelu on paljon muutakin kuin yksinkertainen tekninen kysymys. Kyse on myös Suomen huoltovarmuudesta ja kriisin kestävydestä, merikuljetusten toimintavarmuudesta ja pohjoisen elinkeinoelämän tule-vaaisuudesta. Tiedämme hyvin, että nykyinen jäänmurtajien sijoittelu ei palvele tätä par-haalla mahdollisella tavalla. Huoltovarmuuden kannalta pohjoisen satamien toimivuus on

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

koko Suomen etu. Myös meillä pohjoisessa on erinomaisia satamia, jotka soveltuvat jäänmurtajien käyttöön, eli puhun Oulusta, Raahesta ja Kemistä nimeltä mainitakseni. Siksi tahdonkin nyt vielä peräänkuuluttaa, että tämän uuden jäänmurtajan hankinnan yhteydessä on tarkasteltava myös sijoittelukysymystä huolellisesti. Se on tärkeä osa meidän varautumista, valmiutta ja huoltovarmuutta. Huolehtimalla myös pohjoisen Suomen toimivista liikenneyhteyksistä varmistamme, että Suomi ei jää vain saareksi kaukana läntisestä Euroopasta. — Kiitos, arvoisa puhemies.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Partanen poissa. — Edustaja Kaarisalo paikalla, olkaa hyvä.

**13.49 Riitta Kaarisalo sd:** Arvoisa rouva puhemies! Keskustelemme siis liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalasta nytten tämän budjettikokonaisuuden yhteydessä. Tässä vaiheessa, kun nimenomaan tätä tilannetta tarkastelen, ilmaisen huoleni siitä, että kokonaisuutena hallituksen liikennepolitiikka on ajautumassa kestäättömälle pohjalle. Kuten ministeri totesi, niin hintataso vaikuttaa jääneen pysyvästi korkealle tasolle, ja tilanne on se, että hallituksen panostukset eivät riitä. Aivan päinvastoin kuin edustaja Strandman täällä aikaisemmin totesi väittäessään, että nyt korjausvelka pysähtyy, se jatkaa kasvuaan. Myös perusväylänpidon rahoitus merkittävästi pienenee ensi vuonna kuluvaan vuoteen verrattuna. Tästä syystä tulisi kiinnittää huomiota myös näiden liikennehankkeiden kerta- luonteiseen rahoittamiseen.

Kehittämishankkeiden osalta hallitusohjelmalinjausten mukaisesti jatketaan kehysten pysyvää leikkausta ja hankkeet toteutetaan investointiohjelman kautta kertaluontoisella rahoituksella valtion omaisuudesta. Eli kehysrahoituksen portaittainen pysyvä leikkaus noin puoleen hallituskauden loppuun mennessä yhdistettynä valtion omaisuuden myynnistä rahoitettaviin hankkeisiin ei ole pitkällä aikavälillä kyllä kestävä rahoitusmalli. Tämä on asia, johon meidän kaikkien todella tulisi suhtautua vakavasti. Tiedämme, että hallitusohjelmaan sisältyy myös kirjaus tästä erillisen työryhmän perustamisesta tämän asian tiimoilta, ja varmaan yhteinen toive on se, että se työskentely käynnistyisi vielä tämän kauden aikana.

Sitten lopuksi korostan todella vielä sitä, että tämä parlamentaarisesti laadittu Väylän tuottamaan faktapohjaiseen tietopohjaan perustuva Liikenne 12 -suunnitelma on tärkeää pitää meidän keskeisenä liikennepolitiikkaa ja sen toteuttamista ohjaavana toimenpideohjelmanä. Kyllä kiinnitän huomiota myös siihen, että meidän tulisi kyetä suhtautumaan vakavasti niihin EU:n kansallisiin velvoitteisiin, joita esimerkiksi tämän TEN-T-verkoston kunnostamiseen liittyy. Siellä on hankkeita, joille on asetettu aikaraja, ja tosiasiallisesti tämä aikaikkuna on nyt sulkeutumassa. Tämänkin on asia, jota pitäisi yhdessä pohtia, miten näihin velvoitteisiin vastataan. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Strandman.

**13.52 Jaana Strandman ps:** Arvoisa rouva puhemies! Suomen tieverkko on koko yhteiskunnan selkäranka. Ilman toimivia teitä arki ei pyöri, yritystoimi ei toimi ja huoltovarmuus horjuu. Siksi hallituksen liikennepolitiikassa tieverkon kunnossapito ja kehittämisen ovat aivan keskiössä.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Viime vuosina tieverkon korjausvelka kasvoi pitkään hallitsemattomasti. Nyt suunta on saatu käännettyä. Korjausvelan kasvu on pysähtynyt, ja rahoitusta kohdennetaan pitkäjänteisesti erityisesti tieverkon kuntoon. Tämä tarkoittaa konkreettisia tekoja: teiden asfaltointia lisätään tuntuvasti ja päällystystöitä tehdään paksummin, jotta korjaukset kestävät vuosia eivätkä rapaudu ensimmäisten talvien aikana.

Erityisen tärkeää on alemman tieverkon kunnossapito. Monille suomalaisille soratiet ja seututiet ovat ainoa yhteys työpaikalle, kouluun ja palveluihin. Myös metsäteollisuus ja maatalous ja kuljetusala nojaavat vahvasti näihin väyliin. Alemman tieverkon kuntoon panostaminen tukee alueiden elinvoimaa ja koko kansantaloutta.

Tieverkon kehittäminen parantaa myös liikenneturvallisuutta. Hyväkuntoinen tie vähentää onnettomuusriskejä, ajoneuvojen vaurioita ja turhia kustannuksia autoilijoille. Samalla sujuva liikenne vähentää polttoaineen kulutusta ja päästöjä ilman, että arjen liikkumista rajoitetaan. Ministeri Ranteen tavoite, nolla liikennekuolemaa vuoteen 2050 mennessä, on merkittävä tavoite.

Arvoisa rouva puhemies! Tiestö on huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria. Poikkeusoloissa ja kriiseissä tavaravirrat, pelastustoimi ja viranomaiset liikkuvat teitä pitkin. Siksi tieverkon kunnossapito ei ole pelkkä liikennekysymys vaan turvallisuuskysymys.

Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen linja on selvä: teihin panostetaan, korjausvelkaa puretaan ja suomalaisille turvataan toimivat, turvalliset ja kestävät yhteydet koko maassa. Edustaja Kaarisalo edustaa puoluetta, jolla oli edellisellä kaudella mahdollista toimia niin tiestön kuin ratojen parantamiseksi, mutta näin se ei tehnyt. Nykyhallitus tekee parhaansa tässä haastavassa talouden tilassa. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Wickström.

**13.54 Henrik Wickström r:** Arvoisa rouva puhemies, värderade fru talman! Haluaisin ensin kiinnittää huomiota tähän perusväylänpitöön ja tähän rahoitukseen. Tämä on yhteinen ongelma, ja tämä huoli on jaettu sekä hallituksessa että oppositiossa, ja se, mikä luo edelleen haastetta, ei ole ainoastaan tämä, että kustannustaso on korkealla, vaan myöskin, sanotaanko, nämä hyvin leudot talvet. On selkeästi jo nyt nähtävissä, että kun talvella, varsinkin täällä etelässä, talvikelit eivät ole sellaisia kuin aiemmin johtuen ilmastomuutoksesta, niin se rasittaa tieverkkoa ja näkyy ja myöskin sitten lisää sitä itse korjausvelkaa perusväylänpidossa.

Haluaisin myöskin nostaa esiin sen, mitä aiemmissa puheenvuoroissani en ehtinyt mainita, liittyen joukkoliikenteen tilanteeseen. Tämä on tällainen huoli, mikä varsinkin näkyy Helsingin seudulla ja myöskin Uudellamaalla, koska on ymmärrettävää, että kun LVM:nkin sisällä on jouduttu etsimään säästöjä, niin nyt niitä on kohdennettu sinne joukkoliikennementille, mutta pitkällä aikavälillä on tosi tärkeää, että me emme unohda myöskään niitä valtakunnallisia panostuksia, joita me teemme joukkoliikenteen edistämiseksi, koska se on hyvin keskeinen osa järkevää asuntopoliittista kehittämistä ja se on ennen kaikkea tärkeä asia monelle kaupunkiseudulle.

Mitä tulee vielä näihin raidehankkeisiin, niin haluan sanoa tästä nykyisestä Helsinki—Turku-junaradasta sen verran, että on tosiaan ollut hienoa, että tämän hallituskauden aikana on saatu 80 miljoonan parannus ja on saatu myöskin käyntiin ensimmäinen selvitys ja suunnittelu siitä, että me saataisiin junien kohtaamispaikka Siuntion alueelle.

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

Värderade fru talman! Jag har tidigare sagt här i debatten att oron finns längs med kustbanan specifikt angående möjligheterna att åka med tåg från Raseborgsregionen till Åbo och Helsingfors. Det är förståeligt att då det finns andra projektplaner på gång, så väcker det oro och inte förståelse om man på bekostnad av dagens pendlingsmöjligheter vill utveckla nya bansträckor.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Tack. — Onko tarkoitus edustaja Viitalalla puhua sieltä? — Selvä, sitten otetaan vielä edustaja Viitala. Olkaa hyvä.

**13.56 Juha Viitala sd:** Kiitos, arvoisa puhemies! Puhun lyhyesti, ja kiitos, että sain vielä mahdollisuuden tässä vaiheessa päivää puhua.

Korjausvelasta pitäisi huolehtia kokonaisuutena ja siinäkin pitkäjänteisillä suunnitelmillä. Välillä tuntuu siltä, että näiden asioiden kanssa hötkyillään silleen pistemäisesti sinne tänne. Sellainen pitkä, 10—15 vuoden katse ja nämä Liikenne 12 -suunnitelmat ja muut ovat erittäin tärkeitä.

Palaan vielä edelliseen puheenvuorooni sen verran, että virheellisesti sanoin siinä, että Satakunnassa on huonokuntoisia siltoja yli 250. Niitä olikin yli 50, mutta tyydyttävässä kunnossa olevia oli 250, eli siitä pieni korjaus.

Jatkan kuitenkin vielä sitä teemaa sillä tavalla, että Kasitie on ollut murheenkryyni siellä lounaisessa Suomessa ja Länsi-Suomessa pitkään, Turku—Pori—Rauma-akselilla, juuri sen vuoksi, että siellä on satamien vuoksi paljon sitä raskasliikennettä. Tämän vuoksi tämän tien rahoituksen tulisikin olla tässä fokuksessa, ja sillä me varmistettaisiin näiden satamatoimintojen kyvykkyydet sitten tulevaisuudessakin.

Pidän näin lyhyenä tässä vaiheessa. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** No niin, kiitoksia. — Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään, ja sitä jatketaan myöhemmin tässä istunnossa.

Pääluokan yleiskeskustelu keskeytettiin kello 13.57.

---

Pääluokan yleiskeskustelua jatkettiin kello 18.28.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytettyä yleiskeskustelua liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta 31. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

**18.29 Seppo Eskelinen sd:** Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikka ja väyläverkon kehittäminen on pitkäjänteistä työtä, ja viime kaudella polkaistu parlamentaarinen 12-vuotinen työ on hyvä pohja pitkällä aikavälillä suomalaista väyläverkkoa kehittää.

Nyt on harmittanut se, että meillä on aika tökkien tuo parlamentaarinen työ edennyt ja lokakuussa on viimeksi kokoonnuttu, ja silloin arvioitiin eduskuntaryhmien lausuntoja. Oli hyvä, että eduskuntaryhmiltä tällainen lausunto pyydettiin, ja tänään nyt sitten lopulta minäkin vasta tiesin, että se on alkuvuodesta tulossa tänne. Ollaan puoli vuotta suurin piirtein alkuperäisestä aikataulusta jäljessä. Tämä on vielä aiheuttanut sen, että maakunnalliset lii-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

kennejärjestelmäsunnitelmat ovat pysähtyneet. Parista, kolmesta maakunnasta on oltu yhteydessä, ja he kysyivät, milloin se tulee. No, en ole pystynyt vastaamaan, mutta nyt pystyn vastaamaan, että alkuvuodesta.

No, sitten tähän väyläverkon kuntoon. Tuolla liikennejaostossa ja valiokunnassakin mietinnössä ja lausunnossa näkyy selvästi, että se huolenaihe on meillä yhteinen. Tässä on nyt tämä hallitus keskittynyt pääasiallisesti siihen bitumin levittämiseen pääväylillä, ja hyvä tietysti näin, mutta sitten siinä on samaan aikaan jäänyt tämä alempi tieverkko kyllä aivan ilman rahaa. Viime vuoden loppuun oli arvioitu, että alemmassa tieverkossa on noin 800 kilometriä runkovaurioita, ja tiedetään niitten hintalappu, kun niitä ruvetaan korjaamaan. Kun Väylältä kyselin vähän asiaa, niin mennään ensi vuonna jo pitkälti yli 1 000 kilometrin.

Ja kun ensi vuoden rahoitusta katsoo, niin yksityisteitten rahoitus putoaa neljään miljoonaan, joka toinen vuosi kahdeksan ja joka toinen vuosi neljä miljoonaa. No, ei sillä paljon tehdä, kun tiedetään vielä sitten, miten paljon siellä on tällä hetkellä korjattavia siltoja kaiken kaikkiaan.

Pienelle osalle on myös kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus jäänyt, joka menee sitten joka toinen vuosi nollaan. Se nolaa ja pysäyttää ihan hyviä kaupunkien kevyen liikenteen väylähankkeita.

Joukkoliikenteen rahoitus on 51 miljoonassa ollut koko tämän hallituskauden ja jatkaa vuoteen 29. Sehän käytännössä tarkoittaa, että kaupungit joutuvat laittamaan lisää lippujen hintoihin rahaa, kun omarahoitusosuudet kasvavat ja ely joutuu leikkaamaan tuolta harvalta joukkoliikennevuoroja. Tässä on liikaa tämä keskustelu tämän perusväylänpidon ympärillä. Sen kuva, ennuste on nyt tällä hallituskaudella viiteen miljardiin, kun LJS:ssä, jos se samassa asennossa tulee, vasta 2030 perusväylänpidon rahoitusta sitten korotettaisiin. Itse asiassa rahoitus putoaa jopa alle Sipilän kauden nyt tässä hallituksen esityksessä.

No, sitten investointien osaltahan nyt pitkälti valtion omaisuutta myymällä ollaan rahoittamassa näitä uusia väylähankkeita, ja kyllä minun mielestäni pitäisi palata kehysmenettelyyn eikä perustaa pelkästään omaisuuden myynnin ympärille näitä hankkeita.

Wäyläverkon ylläpidossa ja kehittämisessä pitää päästä jälleen pitkäjänteiselle ja ennakkoivalle uralle rahoituksen ja hankkeiden osalta. Tätä investointirahoitustahan haastaa moni asia, isot raidehankkeet, omarahoitusosuudet sotilaalliseen liikkuvuuteen, jossa nyt tämä hurmos on päällä. MAL-sopimuksiin näitten isojen kaupunkien osalta on sidottu vuoteen 29 200 miljoonaa sekä digirataan vuoteen 2037 mennessä noin 100 miljoonaa vuosittain. Aikamoinen haaste on tämä paketti ja se, miten me saadaan uusia väyläinvestointeja liikkeelle, varsinkin kun tämä hallitus on sitten pallon tyrkännyt monien hankkeitten osalta seuraavan hallituksen rahoitettavaksi.

No, sitten tähän Itä-Suomen tilanteeseen. Täällä on kaikennäköisiä lukuja heitetty, mutta ei me olla saatu mitään ylimääraistä. Totuus on, että Marin—Rinne-hallitus laittoi Itä-Suomeen investointirahaa 416 miljoonaa — olen tänään tarkistanut nämä — ja tämän hallituksen päätökset ovat 370 miljoonaa. Täällä puhutaan, että Itä-Suomi on saanut jotain ylimääraistä — normaaleja Wäyläviraston suunnittelemla hankkeita, mitä on nyt laitettu liikkeelle. Eli ei liikennepuolella ainakaan Itä-Suomi-ohjelman toimenpiteitä ja Itä-Suomea ole huomioitu.

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

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

**18.34 Timo Suhonen sd:** Kiitos, arvoisa herra puhemies! Hallitus panostaa investointiohjelmassaan perusväylänpitoon vuonna 2026 enää 118 miljoonaa euroa tämän vuoden 200 miljoonan euron sijaan, eli perusväylänpidon rahoitus pienenee merkittävästi samalla, kun korkea kustannustaso syö rahoituksen vaikuttavuutta. Väylävirasto ennustaa alustavasti korjausvelan kasvavan 4,3 miljardiin euroon vuoden 2025 loppuun mennessä ja että kehyskauden loppuun mennessä korjausvelka kasvaisi peräti yli viiteen miljardiin euroon — järkeviä lukuja siis.

On myös todella tärkeää lisätä ja kehittää raideliikennettä sekä laajentaa työssäkäyntialueita. Olemassa olevalla rataverkolla on merkittäviä tarpeita kunnossapidon ja kehittämisen osalta häiriöherkkyyden vähentämiseksi sekä junaliikenteen toimintavarmuuden ja täsmällisyyden parantamiseksi ja nopeuden nostamiseksi. Olemassa olevasta rataverkosta huolehtimista ei kuitenkaan tule sulkea pois, ja pidemmän aikavälin kehittämishankkeita tulee tehdä. Tässä on pakko edelleen myöntää, arvoisa herra puhemies, se, että tämä poikittaisrataverkko eli Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välin yhteys, on kuihtumassa pois. Siellä kiskobussit ajelevat viimeisiään, ja nekin menevät kohta romutettavaksi. Sen jälkeen ei ole junaliikennettä enää sillä poikittaisvälirataosuudella, joten tämän ratavälin, eli Pieksämäki—Varkaus—Joensuu-välin, sähköistämisen suunnittelu tulisi aloittaa välittömästi.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi poissa, edustaja Harjanne poissa, edustaja Jari Koskela poissa. — Edustaja Kallio, olkaa hyvä.

**18.36 Vesa Kallio kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tulin poikkeuksellisesti tässä vasemalle puolelle, kun me olemme nyt kahdestaan edustaja Karin kanssa täällä salissa. Täällä tänään päivällä paljon kiiteltiin ministeriä. Itse kun tulen Etelä-Savosta ja Kaakkois-Suomen vaalipiiristä eli itäisestä Suomesta, niin ikävä kyllä hirveän mielelläni tässä kiittäisin, mutta ei oikein kiitoksiin ole varaa.

Yhden politiikan malli ei toimi koko Suomessa, ei myöskään liikennepolitiikassa. Monin paikoin tiestö on tosiaan mennyt siihen kuntoon, ettei pelkkä asfaltin haju enää siinä auta. Joko edessä on mittavat peruskunnostukset tai sitten osa teistä suljetaan ainakin raskaalta liikenteeltä. Saavutettavuutta on jo pidemmän aikaa tarkasteltu Väylävirastossa ja myös ministeriössä vain sen toisesta päästä eli vientisatamista ja suurista kaupungeista. Alkupää on unohdettu eli se, mistä ihmiset ja tavarat lähtevät liikkeelle.

Yksityisteiden avustuksiin hallitus esittää enää vain noin viidesosan edellisen hallituskauden tasosta. Keskustalainen saavutettavuus kattaa koko matkan metsästä maailmalle. Vientiteollisuus alkaa metsäautotien päästä, kuten on moneen kertaan tullut todettua. Tämän vuoden kesällä myös valtaosin täältä pääkaupunkiseudulta tulevat kesäasukkaat heräsivät meidän alkuasukkaiden todellisuuteen, kun mökeille menevät valtioneudet alkoivat pettää.

Arvoisa puhemies! Hallituksen liikennepolitiikassa on paljon hyviä aikoja, mutta valtakunnan eri osia tasapuolisesti kohtelevaa ja pidemmälle tulevaisuuteen katsovaa näkymää sillä ei näytä olevan.

Arvoisa puhemies! Ensi vuoden rahoituksella voidaan päällystää tiestöä enää noin reilut puolet siitä, mikä taso olisi sellainen, että se pysäyttäisi korjausvelan kasvun. Rataverkolla rahoitus ei riitä edes kaikkien välttämättömien korjausten toteuttamiseen. Jyväskylä—Pieksämäki-rata väliltä katosivat rahat kokonaan ja hanke jää kesken, ja kas kummaa, sii-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

hen itäisen Suomen maakunnan rajalle. Huonokuntoisten väylien korjausvelka kääntyy jyrkkään kasvuun, ja vuoden päästä se on reilusti yli neljä miljardia euroa. Kukaan ei iloitse tästä. Näitä opposition puolelta on toki helppo nostaa esille, mutta ei tämä ole mieleistä.

Kasvu johtuu suurelta osin vähäliikenteisten väylien laiminlyönnistä, joihin hallitus ei ohjaa rahoitusta. Yksityistiet erityisesti kärsivät tästä tilanteesta. Jatkossa tilanne vain pahenee, kun hallitus on leikannut pitkän aikavälin rahoitusta. Se, että Liikenne 12:n ohjelmaan on keksitty summia tuleville vuosille, ei tilannetta muuta. Ne asiat ovat seuraavan hallituksen ratkottavina.

Arvoisa puhemies! Hallitus antaa toistuvasti harhaanjohtavan kuvan väylärahoituksen todellisesta tilanteesta, kuten muun muassa edustaja Eskelinen täällä toi osaltaan esille. Tästä kertoo se, että puuttuvaa budjettirahoitusta paikataan kertaluonteisella investointiohjelmalla, joka on siis valtion omaisuuden myynnin takana.

Arvoisa puhemies! Hieman toiseen aiheeseen, mikä kuuluu myös LVM:n toimialaan: Traficomin valmistelemien uusien määräysten myötä valokuituja ja sähkökaapeleita ei saisi jatkossa enää sijoittaa tien ja ojan väliin alueelle, jonne ne on lähes poikkeuksetta rakennettu. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että valokuituverkkojen rakentaminen muuttuu niin fyysisesti, hallinnollisesti kuin taloudellisesti mahdottomaksi. Valokuituverkon rakentamiskustannukset nousisivat alan toimijoiden arvion mukaan yli nelinkertaisiksi ja tähän vielä päälle kustannukset raivauksista, korvauksista ja erilaisista suojarakenteista. Kun paljon puhutaan digitalisaation hyödyntämisestä ja digitalisoitumisesta, niin tämä kyllä pysäyttää sen varsin tehokkaasti.

Arvoisa puhemies! Monipaikkaisuudesta puhutaan paljon, ja se voisi tarjota mahdollisuuden kehittää monien maakuntien elinvoimaa, parantaa infrastruktuuria ja luoda uusia toimintamalleja, jotka tukevat paikkariippumatonta työtä ja yrittäjyyttä, mutta tämä kaikki edellyttää toimivaa infrastruktuuria ja palveluita. Erityisesti loma-asutuksen, josta voidaan käytännössä puhua kausimuuttona, muodostama lisäkysyntä tulisi ottaa huomioon muun muassa tietoliikenneyhteyksien kehittämisessä. Kausimuuton tuoma lisäkysyntä kohdistuu alueille, joilla kiinteää laajakaistaverkkoa ei ole saatavilla, ja lisäkysyntä kohdistuu lähes kokonaan mobiiliyhteyksiin. Kuten tiedetään, maaseutualueilla operaattorit ovat käytännössä hylänneet näiden mobiiliyhteyksien rakentamisen. Alan toimijat ovatkin arvioineet, että jopa puoli miljoonaa suomalaista on jäämässä 5G-verkon saavuttamattomiin.

Arvoisa puhemies! Tämän takia olisi äärimmäisen tärkeätä, että tähän yleispalveluun kuuluvaan laajakaistaliittymään, joka eroaa kaupallisista liittymistä nopeuden osalta, saataisiin nopeasti lisää nopeutta. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen, poissa. Edustaja Furuholm, poissa. Edustaja Aalto-Setälä, poissa. — Edustaja Kari, olkaa hyvä.

**18.41 Mika Kari sd:** Arvoisa herra puhemies! Tässä jo veljet, edustajat, todistivat perusväylänpidon rahoituksesta. Olisin tästä samasta asiasta myös sanonut.

Niin kuin tämän asian käsittelystä ja budjettiesityksestä selviää, vain hieman yli puolet tästä rapistuvasta tiestöstämme pystytään vuosittain korjaamaan, ja niin kuin puheenvuoroistakin edellä kuulumme, suurin osa tästä korjaamisesta tehdään lähinnä tienpintaa uusimalla. Olen täällä eduskunnassa sen verran pitkään ollut, että olen nähnyt useampia hallituksia ja oppositioita ja myös hallitusten ja oppositioiden yhteistoimintaa, parlamentaari-

## Budjetin alikohta PTK 130/2025 vp

sia työryhmiä, joilla on yritetty kattaa näitä perusväylänpidon rahoituksen kapeikkoja siinä onnistuen ja välillä toki myös epäonnistuen.

Näyttää, että edelleenkin työ jatkuu parlamentaarisessa hengessä seuraavallekin eduskunnalle ja hallitukselle, mutta tämä on monella tavalla kestävämpi. Meidän tiestö on turvallisuutta myös mitä isoimmalle osalle, meille autoilijoille, mutta se on myös vientiväylä, vientikanava sieltä puunhakupaikalta maaseudulta meidän vientisatamiin ja niin edelleen.

Mutta halusin tämän puheenvuoron käyttää myös eduskunnan autokerhon puheenjohtajana. Toistakymmentä vuotta sitten, noin suunnilleen, perustin autokerhon tänne eduskuntaan ihan sen takia, että yksityisautoilusta puhuttiin hyvin vähän. Keskustelu tuolloin keskittyi pitkälti joukkoliikenteeseen, joka onkin erinomainen keino kuljettaa ihmisiä paikasta toiseen varsinkin työpaikkaliikenteen ja muunkin liikenteen osalta, mutta myös yksityisautoilun puolelta haluan tuoda sen näkökulman esiin, että meidän autokantamme ja meidän liikenneverkot, teiden kunnot, pitää saada sille tasolle, että myös työmatkaliikenne haja-asutusalueilla on mahdollista, ja että autoilun edellytyksistä pidetään myös täällä parlamentin puolella hyvää huolta. Se liittyy tietenkin keskeiseltä osaltaan myös liikenneturvallisuuteen, jonka mainitsin äsken perusväylänpidon rahoituksenkin osalta äärimmäisen tärkeäksi asiaksi. Nyt kun olemme vuoden pimeintä aikaa elämässä, niin on äärimmäisen tärkeätä, että suomalainen henkilöautoilija ympäri Suomen pystyy liikennöimään turvallisesti, myös ympäristöäkin huomioiden. — Kiitoksia.

Yleiskeskustelu päättyi.

Pääluokan käsittely keskeytettiin.