

Täysistunto

Keskiviikko 15.12.2021 klo 10.00—22.42

3.6. Pääluokka 31 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Esitellään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala koskeva pääluokka 31.

Pääluokan yleiskeskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 1 tunti ja 30 minuuttia. — Valtiovarainvaliokunnan vastaavan jaoston puheenjohtaja, edustaja Jokinen, olkaa hyvä.

Keskustelu

13.30 **Kalle Jokinen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat ovat noin 3,5 miljardia euroa, joka on lähes sama summa kuin tänä vuonna. Eduskunta hyväksyi heinäkuussa valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan selonteon, joka konkretisoituu valtion väyläverkon investointiohjelmaksi vuosille 22—29. Valiokunta pitää tärkeänä, että suunnitelman rahoitus varmistetaan, ja muistuttaa, että hyväksyessään selonteon eduskunta edellytti valtioneuvostolta kahta asiaa: 1) Eduskunta edellytti, että valtioneuvosto sitoutuu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman linjauksiin. 2) Eduskunta edellytti, että valtioneuvosto huolehtii suunnitelman toimeenpanon rahoituksesta ottamalla ne huomioon julkisen talouden kehysuunnitelmissa ja talousarvioesityksissä.

Arvoisa puhemies! Kyberturvallisuus on yhä keskeisempi osa yhteiskunnan turvallisuutta ja toimivuutta. Yhteiskunnan digitalisoituessa kyberuhat ovat yleistyneet, ja ne voivat kohdistua myös yhteiskunnan kannalta kriittisiin toimintoihin. Valiokunta kiinnittää erityistä huomiota Liikenne- ja viestintäviraston yhteydessä toimivan Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitukseen. Kyberympäristön haasteiden kehittyessä Kyberturvallisuuskeskukselle on tuotu lukuisia uusia tehtäviä, joita ei ole resursoitu riittävästi. Suomessa on hyvät valtioneuvoston periaatepäätöksen mukaiset kyberturvallisuusstrategia ja kyberturvallisuuden kehittämisohjelma. Vain rahaa puuttuu. Siksi valiokunta esittää kyberturvallisuustyön rahoituksen turvaamiseksi lausumaa.

Arvoisa puhemies! Perusväylänpidon määräraha on 1,37 miljardia euroa, johon sisältyy parlamentaarisen työryhmän esityksen mukainen 300 miljoonan euron tasokorotus. Korotuksesta huolimatta korjausvelkaa on 2,85 miljardia euroa. Korjausvelka kasvaa edelleen, ja sen arvioidaan kääntyvän laskuun vasta vuonna 26.

Valiokunta on tyytyväinen Digirata-hankkeen etenemiseen ensi vuonna 8 miljoonalla eurolla. Digirata-hanke korvaa vanhenevaa junien kulunvalvontajärjestelmää, ja digitalisaatiolla edistetään koko raideliikennejärjestelmän tehokkuutta ja turvallisuutta. Valiokunta pitää tärkeänä, että rataverkkoa kehitetään kokonaisuutena ja että olemassa olevan rataverkon kunnossapito ja kehittäminen eivät vaaranna vireillä olevien suurten ratahankkei-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

den vuoksi. Etenkin pääradan liikennöitävyys on turvattava ja ratahankkeissa hyödynnettävä myös EU-rahoitusta ydinverkkojen rahoittamiseksi.

Arvoisa puhemies! Talousarvioesitys on poikkeuksellinen siksi, että se ei sisällä yhtään uutta väyläverkon kehittämishanketta. Samalla on kuitenkin todettava, että aiemmin päätettyjä hankkeita on vireillä 35 ja Väylävirasto valmistelee Liikenne 12 -toimenpideohjelmaa. Valiokunnan mielestä väyläverkon kehittämistarpeiden vuoksi on tärkeää arvioida uudelleen valtioneuvoston kehysriihen linjausta, jossa kehittämishankkeisiin kohdistettiin 110 miljoonan euron säästövelvoite vuodesta 23 eteenpäin. Tämä heikentäisi valiokunnan mielestä Liikenne 12 -suunnitelman uskottavuutta ja vaikeuttaisi sen toimeenpanoa.

Arvoisa puhemies! Valiokunta nostaa mietinnössään esille alemman tieverkon kunnostustarpeet. Saadun selvityksen mukaan maanteiden puolentoista miljardin korjausvelasta noin 90 prosenttia kohdistuu laajaan vähäliikenteiseen tieverkkoon, jolla on aivan keskeinen merkitys niin henkilöliikenteelle kuin elinkeinoelämän kuljetuksille varsinkin metsäteollisuudessa. Tästä syystä valiokunta lisää perusväylänpidon momentille 18 240 000 euroa ja osoittaa sen eri puolilla maata sijaitseviin pienehköihin liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä myös kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin.

Valiokunta pitää liikenneturvallisuustyön rahoitusta edelleen riittämättömänä ja lisää siihen 500 000 euroa. Valiokunta on tyytyväinen sosiaali- ja terveysministeriössä olevaan lakihankkeeseen, jonka tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuustyön pitkäjänteinen rahoitus.

Arvoisa puhemies! Valiokunta esittää eduskunnalle hyväksyttäväksi seuraavan lausuman: ”Eduskunta edellyttää, että Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitus pohjaa vahvistetaan siten, että se pystyy huolehtimaan tehtävistään, kyberturvallisuuden kehittämisohjelman toteuttamisesta sekä varautumaan riittävästi kyberturvallisuusympäristöön liittyviin vaatimuksiin ja uhkiin.”

Arvoisa puhemies! Lopuksi haluan kiittää liikenneministeri Harakkaa, liikenneministeriön henkilöstöä ja muita sidosryhmiä hyvästä yhteistyöstä liikennejaoston kanssa kuluvana vuonna. Toivotan turvallista liikennettä ja rauhallista joulunaikaa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kiitoksia. — Ja ministeri Harakka, olkaa hyvä.

13.36 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitoksia jaoston puheenjohtajalle. Mielihyvin yhdyin välittömästi ja heti kärkeen näihin toivotuksiin.

Arvoisa puhemies! Hallituksen esitys liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahaksi vuodelle 22 on 3,56 miljardia euroa, joka todellakin vastaa kuluvan vuoden tasoa. Hallitus jatkaa myös ensi vuonna panostuksiaan liikenneverkon parantamiseen, väyläkorjausvelan hallintaan sekä julkiseen henkilöliikenteeseen. Lisäksi talousarvioesityksessä on mukana panostus fossiilittoman liikenteen tiekartan toimeenpanoon. Väylämaksun puolitus jatketaan vuosina 22–23 merikuljetusten toimivuuden ja Suomen kilpailukyvyyn tukemiseksi sekä pandemian aiheuttamien menetysten korjaamiseksi.

Arvoisa puhemies! Väylänpidossa huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman eli Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ja linjaukset. Tämä parlamentaarinen yhteinen tahtomme heijastuu rahoituksen kohdentamiseen. Kiinnitämme huomiota päivittäiseen liikennöitävyyteen sekä vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kuntoon unohtamatta vähäliikenteistä verkkoa. Edistämme myös liikenneturvallisuutta ja digitalisaatiota. Ja kaikki toimet tukevat ilmastotavoitteitamme.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Valtiovarainvaliokunta esittää perusväylänpidon momentille reilun 18 miljoonan euron lisäystä eri puolilla maata sijaitseviin liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä myös kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin. Kiitän valiokuntaa tästä arvokkaasta lisäyksestä.

On todellakin syytä muistuttaa, että parlamentaarisesti sovitun Liikenne 12 -suunnitelman mukaiset tavoitteet ja toteutus edellyttävät, että suunnitelman talusraamin mukaiset lisämäärärahopäätökset tehdään budjettikehyksiin sekä tulevien vuosien talousarvioihin. Tätä eduskunta edellytti myös Liikenne 12 -suunnitelmaa koskevassa kirjelmässään, ja se äsken painokkaasti toistui.

Vuoden 22 talousarviossa väylien kehittämisen määrärahalla jatketaan kaikkialla Suomessa merkittäviä liikennehankkeita, joista päätökset on tehty jo aiemmin. Parhailleen on käynnissä lähes 2 miljardin euron edestä hankkeita, joiden elvytysvaikutus näyttää oikein ajoitetulta.

Viime vuoden kolmannessa lisätalousarviossa päätettiin myös Digiradan kehitys- ja verifiointivaiheesta. Hankkeessa uudistetaan Suomen rataverkon kulunvalvonta eurooppalaisen järjestelmän mukaiseksi. Kouvolan—Kotkan testiradalle ja myöhemmin Satakunnan pilottiradalle luodaan entistä tehokkaampi ja turvallisempi digitaalinen raidejärjestelmä, joka luo myös uutta 5G-pohjaista vientiliiketoimintaa. Suuri osa hankkeesta rahoitetaan EU:n elpymis- ja palautumistukivälineestä.

Arvoisa puhemies! Raiteissa pysyäksemme: Valtiovarainvaliokunta on täydentänyt budjettimietinnössään sopimusvaltuutta, jolla olemme nyt saavuttamassa sopimuksen VR:n hankintaliikenteestä 9 vuodeksi. On merkittävää, että seuraavalle vuosikymmenelle ulottuvan liikennejärjestelmästrategian rinnalle saamme jo nyt näkymän rautateiden peruspalvelun jatkumosta vuosikymmenen loppuun asti. Kiitän VR-Yhtymää siitä, että keskellä pandemiaa, joka on romahduttanut matkustajamäärät, joiden palautuminen kestää 2—3 vuotta ellei pidempään, olemme voineet kansalaisille ja yrityksille olla luomassa varmuutta siitä, että pandemiaa edeltävä palvelutaso, silloiset yhteydet ja vuorotiheys säilyvät. Tämä varmuus vuosiksi eteenpäin mahdollistaa sen, että tavallinen työssäkävijä voi harkita siirtymistä auton ratista raiteille.

Seuraava askel on lähijunaliikenteen lisääminen siellä, missä se on mielekästä, mutta tässä ei kannata olla malttamaton. Selvitämme vaihtoehtoja myös alueellisen liikenteen järjestämisen edellytyksistä. Toistaiseksi pääkaupunkiseudun ulkopuolella yksikään kaupunkiseutu ei ole ilmoittanut haluavansa ottaa kantaakseen näitä merkittäviä taloudellisia riskejä. Realistinen tavoite onkin, että kun junan kulkutapaosuus palautuu entiselleen ja ylittää tavoitteet, palveluita voidaan laajentaa.

Korostan vielä varmuuden vuoksi, että 9-vuotisella sopimuksella VR ei saa Suomen raitteille monopolia vaan kilpailua avataan ja kilpailua myös edistetään määrätietoisesti.

Arvoisa puhemies! Hallitus päätti keväällä fossiilittoman liikenteen tiekartasta, jonka toteuttaminen aloitetaan vuoden 22 talousarviossa. Tiekartan toimiin kohdennetaan yhteensä 78 miljoonaa euroa, josta LVM:n hallinnonalalle noin 55 miljoonaa euroa. Muilta hallinnonaloilta rahoitetaan julkisen latausinfra ja kaasutankkausverkoston parantamista sekä asuin- ja työpaikkakiinteistöjen latausinfra parantamista. LVM:n hallinnonalalle kuuluu monenlaisia hankinta- ja konversiotukia.

Sanon näin loppuun, että kiitän lämpimästi valtiovarainvaliokuntaa kyberturvallisuuden painokkaasta huomioimisesta. Viestintäverkkojen toimintavarmuus, turvallisuus sekä häiriöiden ja kyberuhkien ennaltaehkäisy ovat kriittisen tärkeitä koko yhteiskunnalle.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. Kiitokset, ministeri Harakka. — Jaahas, näyttää siltä, että on halukkuutta debatoida. Ei siinä mitään. Nouskaa seisomaan, kuten olette nousseet, ja painakaa V-painiketta, vanha kunnon ohje. — Aloitetaan liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajasta, edustaja Kymäläisestä. — Olkaa hyvä.

13.41 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin ensin haluan kiittää valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston puheenjohtaja Jokista ja ministeri Harakkaa tästä liikenneosiosta.

Kuten kaikki tiedämme tässä salissa, tällä kaudella liikenteen panostukset ovat olleet historiallisia, suuria ja tarpeellisia, vaikka täytyy sekin todeta, että sekään ei vielä valitettavasti riitä. Mutta tässä liikennejaosto on tehnyt todella merkittäviä lisäyksiä, joista haluan kiittää erityisesti liikenneturvan rahoituksen osalta. Tämä ennalta ehkäisevä liikenneturvallisuustyö on äärimmäisen tärkeää, ja on tärkeää, että se rahoitus pohja pystytään myös tulevassa varmistamaan. Ja hyvä on, että liikenneturvallisuusstrategian valmistelu on käynnissä, eli saadaan kauaskantoisempi näkymä liikenneturvallisuuden nollavision edistämiseen.

Tämä kyberturvallisuuteen panostaminen on äärimmäisen tärkeää, ja kiitän myös osaltani tästä lisäyksestä. Tämä myös liikenne- ja viestintävaliokunnassa nostettiin esiin, ja [Puhemies: Näin, ja nyt on aika täyttynyt!] lausuma on hyvä ja kannatettava.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Valiokunnan varapuheenjohtaja, edustaja Torniainen.

13.43 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minäkin omasta puolestani haluan kiittää edustaja Jokista ja ministeri Harakkaa tuosta esittelystä.

Keskusta haluaa pitää liikenneyhteydet kunnossa koko Suomessa, ja niihin liikenneyhteyksiin kuuluvat niin maantiet, rautatiet, vesiliikenne, satamat ja lentoliikenne myöskin, mutta pääpaino on maantieliikenteessä, niin liikennesuoritteissa kuin liikennemäärissä. Se on tosiasia. Ja on erittäin hyvä, että tämä hallitus on nimenomaan nostanut sen perusväylänpidon tasoa 300 miljoonalla eurolla vuodessa. Kiitos siitä ministerille ja koko hallitukselle. Se on tärkeää. Mutta tosiasiaa tämäkään ei vielä riitä kuroma sitä korjausvelkaa, mikä meillä on perusväylänpidossa ja etenkin siellä alempiasteisella tieverkolla, kuten edustaja Jokinen toi omassa puheenvuorossaan esille.

Kiitän myöskin valtiovarainvaliokuntaa niistä lukuisista lisäyksistä, [Puhemies koputtaa] joita tehtiin sen käsittelyn aikana. Niitä on kymmeniä eri puolille Suomea, jotka ovat tarpeellisia maanteille.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt aikaan ei kuitenkaan lisäyksiä enempää anneta vaan puheenvuoro. — Edustaja Laakso.

13.44 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täytyy tietysti todellakin sen verran kiittää, että on jollain muotoa onneksi panostusta kohdistettu edes kohtuullisesti liikenteeseen, koska aikaisempina vuosina tosiaankaan ei ole ollut edes kohtuullista se, mitä olisi pitänyt näihin juttuihin laittaa.

Mutta niin kuin liikennejaoston puheenjohtaja, edustaja Jokinen toi esiin hyvin äskeisessä puheessaan, nämä isot raidehankkeet meinaavat nyt pikkasen olla ehkä jopa esteenä sii-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

nä, että saataisiin tätä raideverkkoa kuntoon, ja yhtyisin kyllä aika paljon Jokisen näkemykseen siitä, että meidän kannattaisi oikeasti panostaa näihin. Ja tosiaankin jatkossa olisi toivottavaa, että todellakin mentäisiin nämä edellä ja jätettäisiin hankeyhtiöt ynnä muut sellaiset, ja toivon mukaan sitten sokerina pohjalla olisi vuoden päästä ministerin viimeisessä talousarvioesityksessä [Puhemies koputtaa] jo vihdoinkin se valtatie 15. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, kyllä. — Ja edustaja Autto.

13.45 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tosiaan tässä tulevan vuoden talousarviossa maan hallituksella kyllä tuntuu rahaa riittävän jos johonkin hyvään kohteeseen, mutta hämmästyttävää on se, että siihen arjen turvallisuuden ja sujuvuuden kannalta ehkä yhteen kaikkein tärkeimmistä, perustienpitoon, sitä ei riitä niin, että tiestömme korjausvelkaa saataisiin kurottua umpeen. [Välihuutoja sosiaalidemokraattien ryhmästä] Tämä on todella valitettavaa, koska Suomen elinkeinot riippuvat siitä, että maamme mahdollisuudet tulevat kestäväällä tavalla hyödynnettyä. Tarvitsemme hyviä tieyhteyksiä, ja tässä mielessä tosiaan tämä korjausvelan kasvu on todella huolestuttavaa. Jos ajatellaan sitä tosiasiaa, että vuosittain pitäisi pystyä päällystämään noin 4 000 kilometriä tiestöä, niin se ei tällä määrärahalla tapahdu. Ja vaikka tosiaan 2020 oli tällainen poikkeusvuosi, niin varmasti aiemmatkin hallitukset ovat syyllistyneet siihen samaan virheeseen, [Puhemies koputtaa] että ei ole riittävästi varattu rahaa. Mutta miksi te teette tämän arvovalinnan?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Pitko.

13.46 Jenni Pitko vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä merkittävän kokoinen LVM:n budjetti pitää sisällään tosi paljon panostuksia myös kestäväan liikenteeseen, ja kiitos siitä. Liikenne on tietenkin se hallinnonala, missä päästövähennykset ovat vaikeita, sillä liikkuminen on kaikille pakollista.

Haluaisin kiinnittää huomiota siihen, että valitettavasti kuitenkin kävelyn ja pyöräilyn rahat ovat pienenemässä tulevalle vuodelle, vaikka arvoisa ministeri on saanut ne tällä kaudella nostettua historiallisen korkealle. Jotta pystymme tekemään tämän kestäväan siirtymisen, millä myös säästetään euroja niin terveydenhuollossa kuin infrarakentamisessa, eli saamaan yhä enemmän ihmisiä liikkumaan omin lihasvoimin, se todennäköisesti tulee tarvitsemaan huomattavasti enemmän euroja, ja onkin laskettu, että pyöräilyyn sijoitetut eurot tulevat taloushyötyinä myös takaisin. Miten näette, ministeri, olisiko tarvetta tulevaisuudessa nostaa korkeammalle tämä rahoitus?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja valtiovarainvaliokunnan puheenjohtaja, edustaja Koskinen.

13.48 Johannes Koskinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Jokinen ja edustaja Laakso jo kiinnittivätkin huomiota tähän yhteen isoon ongelmaan, johonka myös valtiovarainvaliokunnan mietinnössä kiinnitetään huomiota, että tuo isojen hankkeiden kohtalo on auki. Tällä 12-liikennejärjestelmäsuunnitelmalla on saatu hallintaan jo selvä näkymä, miten korjausvelkaa ja perusväylästä pystytään paikkaamaan. Mutta sitten kun on nämä todella isot tarpeet, joita on jo tähän vihreään siirtymään liittyen mutta muu-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

toinkin, mitä koko maan perusrataverkon kunnostamiseen liittyy, niin niissä on semmoinen miljardin tason aukko nyt tuleville vuosille. Tuolla, mikä tuohon 12-suunnitelmaan sisältyy, pystyttäisiin rahoittamaan ehkä noin puolet siitä, mitä tarvittaisiin tämän 12 vuoden aikana pelkästään tähän olemassa olevan rataverkon kohentamiseen ja lisäraiteiden rakentamiseen ja niin edelleen. Tässä on selvä tehtävä tuleville kuukausille ja vuosille. Se on samantasoinen, -tyyppinen kuin tämä tutkimuksen ja [Puhemies koputtaa] tuotekehityksen rahoitusaukko paikattavaksi.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja vastaavan jaoston puheenjohtaja, edustaja Jokinen.

13.49 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Useita tärkeitä... [Puhuja aloittaa puheenvuoron mikrofonin ollessa suljettuna]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Arvoisa edustaja, tärkeätä olisi myös, että laittaisitte mikrofonin päälle. [Jari Myllykoski: Kunhan te voisitte päättää, puhemies, että otetaan vanha käytäntö!] — Erittäin hyvin sanottu siellä perällä.

No niin, arvoisa puhemies, nyt vihdoinkin mikrofoni päällä. — Useita tärkeitä raskaan liikenteen pieniä hankkeita tuo budjettimietintö sisältää. Niistä voisi mainita esimerkkinä vaikka Mommilantien Lammilla tai kaikille maailman lapsille näin joulun alla tärkeän Korvatunturintien kunnostuksen Savukoskella — tärkeitä hankkeita.

Mutta huoli tuosta kyberturvallisuuden alimitoitetusta rahoituksesta ja henkilöresurssista aiheuttaa muun muassa sen, että Suomen 15 suurimman kunnan tietoturvan ja tietosuojan tasoa sote-palveluissa, energiahuollossa ja vesihuollossa ei nyt pystytä ensi vuonna selvittämään. Nyt kun samalla ollaan menossa uuteen sote-järjestelmään ja nämä palvelut siirtyvät kunnilta uuteen organisaatioon, niin miten, ministeri, näette tämän tietoturvariskin tässä murrosvaiheessa? Ja aiottako nyt ensi kevään kehysriihessä taistella tähän kyberturvallisuuteen lisää rahoitusta ja resursseja?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Mäkelä.

13.50 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyberturvallisuus todellakin on ajankohtainen asia näiden tekstiviesti- ja nettihuijausten myötä, mitä nyt on liikkeellä aivan valtavissa määrin. Siinä on vaakalaudalla koko luottamus digitaaliseen asiointiin, jollei noita ongelmia saada korjattua.

Autoilun puolella tilanne on kyllä kohtuullisen lohduton. Huoli autoilun hinnan noususta mahdollisen autoilun, liikenteen päästökaupan myötä on suuri. Autoilua ollaan siirtämässä liian nopeasti sähköpohjalle. Suomessa ei olla teknologianeutraaleja. Nyt kun vähänkin kylmempiä ilmoja on ollut talvella, kyllä niitä autoja on sitten taas saatu latailla, ja jos latauspiste ei ole toiminut, sitten on autoilija ongelmissa.

Tänään kaiken huipuksi mediassa oli liikenteestä sellainen vitsiltä kuulostava tieto, että hallituksen keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmassa kaavailtaisiin jopa sitä, että naisia verotettaisiin sähköautoilusta vähemmän kuin miehiä. Voiko ministeri nyt vakuuttaa, että tämä vitsiltä kuulostava kaavailu todellakin jää jonkinlaiseksi kukkaseksi joihinkin papereihin, eikä sellaista lähdetä toteuttamaan?

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Könttä.

13.51 **Joonas Könttä kesk** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Aivan aluksi täytyy kiittää valtiovarainvaliokuntaa lisäyksistä, jotka kohdistuvat omaan maakuntaani Keski-Suomeen. Saamme Äänekosken Konginkankaalle ja Viitasaarelle, molempiin, 500 000 euroa kevyen liikenteen väyliin — kiitos siitä — ja vielä Jyväskylään Korpi-lahti—Petäjävesi-soratielle 60 000 euroa. Nämä ovat tärkeitä rahoja, ja on hienoa, että tällaisia tärkeitä uudistuksia, panostuksia kotimaakuntaani on tehty, ja tietysti paljon muutaakin, mutta nämä nyt nostoina tuolta valtiovarainvaliokunnasta.

Olen kuitenkin huolissani saavutettavuudesta, ja oma maakuntani on siinä mielessä hie-man hankalassa asemassa, että tuo kolmen tunnin saavutettavuusraja ei ilman lentoliikennettä toteudu. Tämä on haastava tilanne koronankin myötä, että mitä tälle voitaisiin tehdä.

Haluan kysyä ministeriltä myös tästä kokoomuksen nostosta huolesta kyberturvallisuudesta ja digitalisaatiosta. Kun kokoomus esittää sote-uudistuksen ict-kuluihin miinus 90 miljoonaa euroa, niin parantaako se teidän mielestänne ict-toimintaa ja kyberturvallisuutta?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Kautto.

13.52 **Juho Kautto vas** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Yhdyn edustaja Köntän kiitoksiin jakovarasta. Puolestani myös kiitän tätä hallitusta siitä, että se määrätietoisesti kuroo tätä perusväyläkorjausvelkaa umpeen. Tällä tiellä on välttämätöntä jatkaa myös tulevien hallitusten, sillä elinkeinoelämämme on hyvin riippuvainen hyvistä yhteyksistä, kuten myös maakunnissa asuvat ihmiset.

Maakuntien ihmisten kannalta on olennaista myös, että joukkoliikenneyhteydet saadaan parempaan kuntoon. Erityisesti toivon, että tätä lähijunaliikennettä otetaan uudelleen käyttöön jo poistetuilla reiteillä, sillä tällä olisi valtava merkitys maakuntien keskustaupunkien lisäksi niiden kehyskunnille.

Pahoin pelkään myös, ettei joukkoliikenteen kokonaisvaltaiselle kehittämiselle laiteta tarpeeksi painoarvoa ja rahoitusta, vaikka siihen panostaminen tukee kaikkia hallituksen tavoitteita niin ilmaston kuin työllisyydenkin näkökulmasta ja ennen kaikkea sitä, että saamme elämisen edellytykset säilytettyä myös muualla kuin Kehä kolmosen sisäpuolella.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ledamot Bergqvist.

13.53 **Sandra Bergqvist r** (vastauspuheenvuoro): Värderade talman! Jag vill börja med att tacka ministern för att nästa års budget innehåller många projekt som främjar våra transportnät och en mer koldioxidsnål trafik. Biltrafiken minskar då alternativen är så smidiga som möjligt, även för längre sträckor. Utveckling av bangården i Åbo och byggande av dubbelspår på sträckan Kuppis—Åbo är två viktiga projekt.

Arvoisa puhemies! Olen erityisen iloinen, että saaristoliikenne on nostettu esiin Liikenne 12 -suunnitelmassa, mutta saaristoliikenne saa usein väliinputoajan roolin sisävesi- ja meriliikenteen välillä ja aihealue on hyvin hajanainen. Saaristoliikenteessä on usein 40—60 vuotta vanhoja aluksia, sekä maantielautoja että yhteysaluksia. Kysyisin ministeri Harakalta: miten saadaan myös saaristoliikenne osaksi tätä vihreää siirtymää?

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Eskelinen.

13.54 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pikkuisen pehmeiltä nuo edustaja Auton puheet kyllä tuossa tuntuivat. Pitää muistaa, että edellisen hallituskauden lopussa Suomen valtateitä päällystettiin noin 1 700 kilometriä, vuonna 2020 noin 4 000 kilometriä ja tänäkin vuonna pitkälti yli 3 000 kilometriä, ja se näkyy just sillä reippaalla perusväylänpidon rahoituksen nostolla, josta on sovittu nyt sitten 12 vuotta eteenpäin. On tietysti harmi, että LJS 12 ei vielä vuoden 2022 budjetissa näy ymmärrettävistä syistä. Meillä on yli 2 miljardia, historialliset liikenneinvestoinnit, yli 2 miljardia, tällä hetkellä liikkeellä. Se on hieno homma.

No, sitten tähän maakuntien saavutettavuuteen, minkä edustaja Könttä nosti hyvin esille: se kolmen tunnin saavutettavuus on onneksi se takalauta, mikä toivottavasti turvaa sitten maakuntien saavutettavuuden niin lento- kuin raideliikenteenkin osalta.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kankaanniemi.

13.56 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenne 12 -työryhmässä asetettiin tavoitteeksi prosentti bruttokansantuotteesta väyläinvestointeihin. No niin, se oli esitykseni ja se hyväksyttiin yksimielisesti. Nyt siihen ei vielä tietenkään päästy. Mutta toivon, että siihen päästään ja että tämä sali siihen todellakin tähtää.

Arvoisa puhemies! Olen kyllä kovasti pahoillani siitä, että hallitus nämä RRF-rahast, eli EU:n elvytyspaketin, käyttää viherhumpaan, puolet niistä. Ne pitäisi panna väylähankkeisiin, jolloin Suomen elinkeinoelämä ja liikenne nousivat, saivat sellaisen sykähäksen, joka näkyisi kansantaloudessa. Kun näin ei tapahdu, niin mitä mieltä olette, herra ministeri, siitä, että nyt otettaisiin 10 miljardin laina, niin kuin on otettu moneen muuhun tarkoitukseen, ja pantaisiin väylät seuraavan viiden vuoden aikana kuntoon?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kinnunen.

13.57 Jari Kinnunen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tarkoititte varmaan Kinnunen, J?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kinnunen, J.

Kiitän. — Paljon on tehty kyberturvallisuuden parantamiseksi, ja se on hyvä. Mutta valitettavasti nyt näyttää siltä, että Suomi ei ole digikehityksen kärkimaa vaan on taantumas- sa kehitysmaaksi. Meillä on pistetty rahaa satoja miljoonia erilaisiin digihankkeisiin, it-hankkeisiin ja kehityshankkeisiin, ja tämän maan digi-infra on aivan kuin haulikolla ammuttu ja pirstaleinen. Nyt on tulossa sote, ja olisi äärimmäisen tärkeää, että nämä potilas- tietojärjestelmät olisivat turvallisia. Kysynkin ministeriltä: aiotteko järjestää niin, että tässä maassa on yksi turvallinen potilasjärjestelmä?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kalli.

13.58 Eeva Kalli kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pääsemme sote-asiois- ta varmasti keskustelemaan hetken päästä hieman tarkemmin, mutta on totta, että digitali-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

saatiota ja tietojärjestelmien kehittämistä myös sote-uudistuksessa tarvitaan, ja siksi kuulostaakin erikoiselta, että kokoomus haluaisi leikata sote-uudistuksen ict-hankkeista.

Kiitän osaltani valiokuntaa hyvistä lisäyksistä, joita valiokunta on mietintöön tehnyt. Myös Satakuntaan on luvassa tärkeitä hankkeita, muun muassa Harjavaltaan ja Huittisiin ja pohjoisempaan Satakuntaan Alkkiantien osalta. Erinomaisia hankkeita — kiitos tästä.

Kiitän myös ministeri Harakkaa hyvästä työstä ja erityisesti Digirata-hankkeen edistymisestä. Se on valtavan tärkeä hanke, joka osaltaan luo paljon mahdollisuuksia niin tavarakaliikenteelle kuin henkilöjunaliikenteelle, joihin molempiin liittyen Satakunnassakin on paljon tarpeita myös tulevaisuudessa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kyllönen.

13.59 Merja Kyllönen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! 1,368 ja risat miljardeja liikenteeseen — ei ihan mitään pikkuhiluja. Mielestäni meidän ministeri on onnistunut varsin hyvin tässä haastavassa taloustilanteessa pitämään liikenteen puolial.

Olisin kysynyt ministeriltä digikompassityöstä ja laajemmin tästä digikonaisuudesta: miten me yhdessä pidämme myös ne seniorit mukana, jotka eivät ole valtavan isojen digitaalitojen kanssa varusteltuja ja joilla ei osaaminen riitä hyppäämään tätä digiloikkaa siinä vauhdissa kuin on ehkä ajateltu?

Sitten lisäksi kysyisin vetyteknologiasta: Japanilaiset ovat nyt lähteneet kehittämään polttomoottoriajoneuvoihin vetyteknologiaa ihan liittyen talviolosuhteisiin ja muihin haastaviin jutsuihin, mitä meillä tässä liikenteessä vastaan tulee, [Puhemies koputtaa] ja autoteollisuus varmasti muutoinkin joutuu heräämään tässä sähköön ja kaasun lisäksi vähän muihin ratkaisuihin vielä. [Puhemies: Kiitoksia!] Miten ministeri näkee nämä?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Myönnän vielä yhden vastauspuheenvuoron, ja sen jälkeen ministeri. — Edustaja Elo, olkaa hyvä.

14.00 Tiina Elo vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kestävän liikkumisen kannalta keskeistä on parantaa joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Ne ovat tasa-arvoisia liikkumisen välineitä, kun kaikilla ei ole mahdollisuutta oman auton käyttöön. Suurten kaupunkien joukkoliikenteessä näkyy edelleen koronan aiheuttama taloudellinen ahdinko. Nyt on tärkeää varmistaa, ettei joukkoliikenteen palvelutasosta jouduta koronan takia karsimaan, vaan päinvastoin sitä on edelleen parannettava. Kun joukkoliikenne toimii, myös lapset ja nuoret pääsevät liikkumaan omatoimisesti.

Kävelyn ja pyöräilyyn osoitettava summa on valitettavan vaatimaton tässä ensi vuoden talousarviossa ja jää kauas 30 miljoonan euron tavoitetasosta. Laadukkaan kävely- ja pyöräliikenteen infran merkitys viihtyisälle kaupunkirakenteelle, ihmisten arjen sujuvuudelle ja lasten turvalliselle koulutielle on aivan olennainen. Kysyisinkin ministeriltä: miten näette tulevaisuudessa tämän kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen kehittymisen?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ministeri Harakka, 3 minuuttia, olkaa hyvä. [Timo Harakka: Kiitos puhemies! Pidetäänkö tässä maski vai ei?] — Jos puhujapönttöön menette, niin ei tarvitse ainakaan. [Timo Harakka: No niin, varmistetaan se!]

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

14.01 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitoksia erinomaisesta keskustelusta! Yritän mennä tässä jokseenkin kronologisessa järjestyksessä:

Edustaja Autto: Perusväylänpitoon on todellakin tämän hallituksen kaudella lisätty 300 miljoonaa euroa per vuosi sen päälle, mitä siellä jo oli, toisin sanoen yli miljardi euroa tällä hallituskaudella. Tältä osin oppositiopolitiikka on tarpeetonta, koska olemme Liikenne 12 -suunnitelmassa kaikki eduskuntapuolueet yksimielisesti päättäneet jatkaa tällä rahoitustasolla tai sen ylittäen, niin että näemme sitten sen, että 20-luvun puolivälin jälkeen vihdoin viimein tämä vuosikymmenien laiminlyönnestä aiheutunut korjausvelka kääntyy laskuun.

En ihan ymmärrä, minkä takia nämä tulevaisuuden merkittävät suuret raideyhtiöt uhkaisivat raiteiden kunnossapitoa. Pikemminkin on niinpäin, että jotta niitä edes voidaan suunnitella, tarvitaan näitä edellytysinvestointeja, joihin ollaan satsaamassa merkittävästi sekä pääradan että esimerkiksi Savo-Karjalan radan osalta niin, että päästään siihen tilanteeseen, että kaikissa oloissa matka-aika pääkaupunkiseudulta muualle Suomeen lyhenee.

Kävelyn ja pyöräilyn määrärahoista oltiin aiheellisesti huolissaan. Kiitän valtiovarainvaliokunnan puolen miljoonan euron lisäystä, jolloin päästään 7 miljoonan euron valtionavustuksiin kävelyä ja pyöräilyä edistävien kuntien infrahankkeissa.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan ykkösvaiheen toteuttaminen on tältä osin vielä vajaa, samoin kuin joukkoliikennemäärärahojen osalta, kuten edustajat Pitko ja Elo ovat ihan oikein tässä huomanneet. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukainen taso on se, että vuodesta 25 eteenpäin kävelyn ja pyöräilyn määräraha on 26,5 miljoonaa euroa vuodessa — siis aivan toista tasoa kuin mihin olemme tottuneet. Tästä pidettäköön kiinni.

Kiitän edustaja Bergqvistiä saaristoliikenteen huomioimisesta ja hyvästä yhteistyöstä, jota olemme tältä osin tehneet ja teemme.

Sitten vielä lopuksi kyberturvallisuus: Olen todella riemuissani siitä, että täällä kiinnitetään tähän vakavaan haasteeseen huomiota, ja toivon, että ne kahdessa eri periaatepäätöksessä edellytetyt suhteellisen kohtuulliset määrärahoitukset tulevat huomioituksi sekä uhkien että mahdollisuuksien osalta. Uhkien osalta sikäli, että pystymme paremmin vastaamaan hyökkäyksiin ja kybertilanteisiin, mutta myös mahdollisuuksien osalta sikäli, että useiden miljardien eurojen eurooppalainen kybermarkkina avautuu myös suomalaisille yrityksille.

Vielä lyhyesti, puhemies, edustaja Kyllösen kysymykseen: Meillä on nyt uusi digiministereiden ryhmä, jossa kolme keskeistä ministeriötä, joille nämä digi- ja data-asiat kuuluvat, koordinoivat ja priorisoivat entistä paremmin yhteistyötään. Puheenjohtajuus kiertää LVM:n, työ- ja elinkeinoministeriön [Puhemies koputtaa] ja valtiovarainministeriön ministereiden välillä, ja olemme saamassa esimerkiksi digikompassin aikaan Suomessa ensimmäisenä Euroopassa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Sitten mennään puhujalistaan. — Edustaja Laiho, olkaa hyvä. [Eduskunnasta: Eikö tule enää debattia? — Debatti jatkuu vielä!] — Hetken aikaa puhujalistassa nyt. — Edustaja Laiho, olkaa hyvä.

14.05 Mia Laiho kok: Arvoisa puhemies! Malmin lentokentän säilyttämisen turvaamista koskeva Lex Malmi -kansalaisaloite keräsi yli 50 000 allekirjoitusta, ja aloitteen käsittelyn yhteydessä eduskunta antoi hallitukselle lausuman, joka kuuluu näin: ”Eduskunta edellyttää, että valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätöimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkua hyvien yhteyksien ja

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

etäisyyksien päässä.” Tämä lausuma annettiin vuonna 2018. Olin itsekin silloin liikenne- ja viestintävaliokunnan jäsenenä.

No, tässä Malmilla ilmailutoiminta on sitten ajettu alas, mutta korvaavat lentokenttätoiminnot odottavat vielä tekijäänsä. Ilmailun harrastajat ovat siirtyneet osin muille kentille, esimerkiksi Nummelaan täällä Uudellamaalla. Nummelan lentokentän toiminta ja käyttö on kasvanut Malmin lentokentän alasajon jälkeen merkittävästi ja tulee myös tulevaisuudessa kasvamaan. Kentän turvallisuuteen pitää kuitenkin kiinnittää merkittävää huomiota. Kentän autonominen kulunvalvontajärjestelmä ulottuu tällä hetkellä vain osaan kenttää, ja on välttämätöntä laajentaa sitä kattamaan kaikki kiitotiet. Tarvitaan myös autonomisen toiminnan kulunvalvontajärjestelmä kiitotielle sekä turva-aidat ja polttoainejakelujärjestelmä, joka on tällä hetkellä riittämätön, ja myös kentän kunnossapitokalusto olisi uusittava.

Kaupallisen ja ammatillisen ilmaliikenteen lisääntyttyä Nummelan kentän infrastruktuuri edellyttää edellä olevia muutoksia turvallisen ja nykypäiväisen ilmailun turvaamiseksi. Ja tämän Nummelan lentokentän osalta olen jättänyt talousarvioaloitteen, joka on määrittänyt suhteellisen pieni, 650 000, Nummelan akuuttiin tarpeeseen, mutta meillä on myös muita korpikenttiä, jotka tarvitsisivat lisärahoitusta jatkossa niiden ylläpitämiseksi. Ja kysyisinkin nyt liikenneministeriltä: miten olette huomioineet Malmin lentokentän alasajon ja tämän eduskunnan lausuman budjetissanne, ja miten tulette jatkossa huomioimaan nämä maan korpikentät ja niiden ylläpidon, mikäli se tietenkin on järkevää sen alueen ilmailun ja valmiuden ylläpitämisen kannalta?

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

14.08 Pasi Kivisaari kesk: Arvoisa puhemies! Liikenneväylät ovat osa suomalaista kansallisuusmaisuutta. Liikenneväylistä on huolehdittava, ja niitä on kehitettävä. Perusväylänpitoon on viime vuosina panostettu ryhdikkäästi melko laajojenkin aikojen jatkoksi. Korjausvelkaa on yhä, mutta ilahduttavan usein me kaikki törmäämme tietyömaihin.

Tämä hallitus on nostanut perusväylänpidon rahoitusta 300 miljoonalla eurolla. Perusväylänpidossa nyt käytössä olevat 1 370 miljoonaa euroa kyllä riittävät moneen. Tiestön kunnostamishankkeita on saatu liikkeelle ympäri maan. Tärkeintä: alempiasteisiakaan teitä ei ole unohdettu, mutta meistä kaikki tunnistavat tietysti sen, että töitä tältä osin piisaa.

Kotiseudultani hyvänä esimerkkinä on valtatie 19:n parannus Seinäjoen ja Lapuan välillä. Vilkasliikenteinen tieosuus on saamassa ohituskaistoja sekä paremmat eritasoliittymät. Tieosuudella on runsaasti työmatkaliikennettä sekä teollisuuden raskasta liikennettä. Tämä on erinomainen esimerkki hallituksen hyvistä teoista. Teiden parannus palvelee elinkeinoelämää ja helpottaa ihmisten arkea. Yritysten säästöt kuljetusajoissa antavat tierahoille välitöntä vastinetta. Liikenteen sujuvoittaminen lisää myös liikenteen turvallisuutta.

Puhemies! Panostukset infrastruktuuriin herättävät harvoin vastustusta. Tältä osin hallituksen teot ja suunnitelmat ovat jääneet vähälle kritiikille myös opposition taholta. Sen sijaan oppositiolla on koko joukko, totta kai, omia hankkeita kuten meillä kaikilla. Monista näistä hankkeista, joista useat ovat sinällään kannatettavia, puuttuu vielä rahoitus.

On siis totta, että taloutta on elvytetty voimakkaasti ja piikki on ollut auki siltä osin kuin on huolehdittu ihmisten ja yritysten selviämisestä. Valtiontalouden uskottavuuden kannalta on kuitenkin erityisen tärkeää, että palaamme myöskin menoakehyksiin. Hallitus on omien näkemystensä pohjalta priorisoinut ne hankkeet, mihin tällä hetkellä mahdollisuudet ovat olleet. Lisäyksiin ei ole hölläkäisesti varaa, jos ei taas ota jostain pois.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Puhemies! Suomi on iso ja harvaan asuttu maa, jossa tarpeet ja mahdollisuudet ovat erilaisia. Isoissa kaupungeissa on pääsääntöisesti hyvät tiet ja toimiva julkinen liikenne, kun taas pienemmillä paikkakunnilla oma auto on elämisen ehto ja tiestö usein huonommassa kunnossa. Meille keskustalle on tärkeää, että ihmiset voivat asua ja elää siellä, missä haluavat. Monipaikkaisuus ja etätyöt ovat lisääntymässä. Hajautettu yhteiskunta vaatii hyvät tie- ja tietoliikenneväylät koko maahan.

Olen itse siinä suhteessa hyvässä ja onnellisessa asemassa, että asun pääradan varrella. Juna on minulle ylivoimainen vaihtoehto työmatkoille. Matkat Seinäjoelta Helsinkiin sujuvat nopeasti ja mahdollistavat tehokkaan työskentelyn.

Myös päärata kuitenkin kokonaisuudessaan tarvitsee kehittämistä. Esimerkiksi kaksoisraide Tampereelta pohjoiseen lyhentäisi matka-aikaa, sujuvoittaisi liikenteen suunnittelua ja parantaisi täsmällisyyttä. Kysyisinkin vielä puheeni päätteeksi arvoisalta ministeriltä: missä vaiheessa, missä tilanteessa esimerkiksi Seinäjoki—Tampere-asemanvälin kaksoisraiteistus kulkee? Tällä hetkellä yli kaksi miljoonaa ihmistä vuodessa pysähtyy odottamaan [Puhemies koputtaa] vastaantulevaa liikennettä. — Kiitos.

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

14.13 Mirka Soinikoski vihr: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunta nosti lausunnossaan kolme kokonaisuutta, perusväylänpito, joukkoliikenne ja kyberturvallisuus, ja kiinnitti huomiota vaihtoehtojen käyttövoimien jakelu- ja latausverkostoon.

Valiokunnan kuulemisissa saadun selvityksen mukaan puhtaiden ajoneuvojen lainsäädännön vaatimusten toteutus edellyttää kunnissa mittavaa latausinfrastruktuurin toteutusta, jota valtion on tärkeä tukea. Valiokunnassa kiinnitettiin myös huomiota siihen, että jakelu- ja latausinfrastruktuuri ei jakaudu tasaisesti koko maassa. Haluan kiittää liikennejaostoa näiden huomioimisesta, ja Hämeen vaalipiiriin edustajana kiitän myös Kanta- ja Päijät-Hämeeseen tulleesta lisärahoituksesta.

Arvoisa puhemies! Ensi vuoden liikennehankkeissa huomioidaan ensimmäistä kertaa valtakunnallisen Liikenne 12 -suunnitelman painotukset. Tämä on merkittävä muutos aikaisempaan, sillä nyt liikennehankkeissa huomioidaan kattavasti hankkeiden vaikutukset ympäristöön, korjausvelkaan, alueelliseen yhdenvertaisuuteen ja saavutettavuuteen. Liikenne 12 -suunnitelma varmistaa sen, että eri hankkeita kohdellaan alueellisesti tasapuolisesti. Erityisen tärkeitä ovat investoinnit päärataan, Päärata plussaan, joka on koko Suomen pääväylä. Ilman päärataa koko Suomi pysähtyy. Se on myös keskeinen päästöttömän liikenteen edistäjä, sillä toimiva ja tehokas päärata varmistaa päästöttömän liikkumisen vaihtoehdon yli puolelle suomalaisista.

Pääväylien ohella meidän on huomioitava myös pienemmät tie- ja väylähankkeet, jotka ovat tärkeitä alueellisen yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Siksi on hyvä, että loppuvuoden jakovarasta löytyy rahaa monelle pienemmälle väylähankkeelle, joilla osaltaan edistetään turvallista ja vähäpäästöistä liikennettä.

Mainittakoon vielä, että Pyöräliitolle myönnetään 200 000 euroa Pyörämatkailukeskuksen kehittämiseen. 4,5 miljoonan euron rahoitus on kuitenkin aivan liian pieni kävelyille ja pyöräilylle, ja yli 20 miljoonan euron rahoitustasoon pitää päästä palaamaan mahdollisimman pian. Turvallisten kävely- ja pyöräteiden rahoittaminen on tärkeää paitsi päästöttömän liikenteen edistämiseksi myös kansanterveyden takia.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

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

14.16 Janne Sankelo kok: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat ainakin budjettikirjan mukaan linjassa vuoden 2021 tason kanssa. Määrärahatarve olisi tietenkin suurempikin, mutta esimerkiksi valtiovarainvaliokunnan kautta olemme nyt kohdentamassa hieman lisärahoitusta eduskunnan niin päättäessä muun muassa Kokkolan raidejärjestelyihin, Hannukselantien korjaussuunnitelmaan Ilmajolle, vt 3:n liikennejärjestelyihin Jalasjärvelle ja muutamaan muuhunkin.

Tarpeita on jatkossakin. Ja kun edustaja Kivisaari toi esille tämän valtatie 19:n, niin on hienoa, että tämä hanke Seinäjoki—Lapua lähtee nyt liikkeelle, mutta tässä on hyvä tuoda esille se, että sitten kun puhutaan teollisuuden raskaasta kuljetuksesta, niin se teollisuuden raskas kuljetus tulee Kauhavalta. Eli siltä osin matka jatkuu, ja olen varma, että tässä asiassa päästään eteenpäin.

Sitten myös tämä kaksoisraideasia, Seinäjoki—Tampere: edustaja Kivisaari toi sen hyvin esille, ja voin kertoa, että huomenna on sitten mahdollisuus äänestyksessä ratkaista tämä, kun olen tehnyt tästä talousarvioaloitteen, ja tämän salin turvin [Suna Kymäläisen välihuuto] viemme sitten tämän Seinäjoki—Tampere-kaksoisraidehankkeen heti huomenna maaliin. Toivotan teidät kaikki tervetulleiksi [Välihuutoja] tämän tärkeän talousarvioaloitteen taakse. [Eduskunnasta: Sankelo hoitaa!]

Mutta sitten vielä yksi suuri pieni asia raideliikenteeseen liittyen. Nimittäin kun itsekin olen raideliikenteen aktiivikäyttäjä, niin päivittäisessä raideliikenteen käytössä törmätään kerta toisensa jälkeen tämän viestiverkon toimimattomuuteen siltä osin, että monilla junamatkustajilla, jotka esimerkiksi pääradalla liikkuvat Oulusta, tulevat Helsinkiin asti, matkan varrella nämä tietoliikenneyhteydet ptkivät käytännössä tasaisin väliajoin. Toivoisin, että myös tämä merkittävä asia, joka myös lisää keskeisesti saavutettavuutta, mahdollisuutta tehdä työtä siellä junassa, hoidettaisiin. Olisi kaikin puolin suht edullinen ratkaisu löytää siihen tekninen kokonaisuus, jolla tämä asia saataisiin kuntoon. Viimeksi kun tiistaiamuna tulin junalla, niin tuossa Tampereen ja Hämeenlinnan välillä oli jatkuvasti yhteysongelmia.

Mutta tosiaankin tässä näitä asioita, ja keskeisenä se viesti, että huomenna voimme sitten äänestyksessä ratkaista tämän kaksoisraiteen Seinäjoki—Tampere. [Jari Myllykosken välihuuto] Ja kun näen myönteistä hyrinää sieltä hallituspuolueittenkin edustajien suunnalta, niin lähdetään katsomaan, kuinka käy.

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

14.19 Toimi Kankaanniemi ps: Arvoisa herra puhemies! Perussuomalaiset on autoilijoiden puolue, autoilijoiden asialla. Me näemme niin, että Suomi on rakennettu varsin pitkälle sillä tavalla, että ilman kumipyöräliikennettä ei teollisuus eivätkä ihmiset pääse liikkumaan sieltä, mistä asuvat, ja sinne, mihin heille on tarve päästä. Siksi me pidämme polttoaineveron korotuksia kohtuuttomana ihmisten rankaisemisena, ja kaikenlaista muutakaan autoilijoiden holhoamista ja rajoittamista emme pidä järkevänä, emmekä voi tukea. [Keskeltä: Hyväksyttkö liikennesäännöt? — Naurua]

Joukkoliikennettä silti tarvitaan tietysti, se on aivan selvä asia, ja siihen pitää panostaa, mutta ennen kaikkea tämä liikenneverkko alimmalta tasolta aina eurooppalaiseen ydin-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

verkkoon asti on se, mihin pitää panostaa, ja sillä Suomi saadaan nousuun ja saadaan pysymään pyörät pyörimässä.

Arvoisa puhemies! Kiitokset ministerille ja kiitokset edustaja Jokiselle noista esittelyistä. Työtä on tehty syksyn aikana liikenteen hyväksi, ja ministeri Harakka on erinomaisesti tehtäviä hoitanut. Meillä oli tämä Liikenne 12 -parlamentaarinen ryhmä, jossa sain olla mukana, ja teimme siellä intensiivistä työtä loppuun asti. Kova vääntökin vielä oli niin, että viikonloppukin, ehkä kaksikin, meillä meni ministerin kanssa, kun painiskelimme erityisesti... [Naurua] — niin, me painimme vain sanojen tasolla. [Naurua] — Mutta ihan hyvä lopputulos, nimittäin kysymys oli pitkälti siitä, siirtääkö valtio kunnille vastuuta pääväylähankkeista, ja sitä en voinut hyväksyä, eivätkä perussuomalaiset olleet valmiita sitä hyväksymään, ja niin tehtiin siitä sellainen järkevä ratkaisu, josta varmaan kaikki kunnallispolitiikassa olevat voivat nyt iloisesti todeta, että aika hyvin lopputulos tältä osin meni.

Liikenne 12 -suunnitelma on tärkeä. Se tuo pitkäjänteisyyttä ja suunnitelmallisuutta koko liikennepolitiikkaan aivan laidasta laitaan kaikkien muotojen osalta, myös tietoliikenteen ja kyberturvallisuuden osalta, ja siksi se on hyvä. Yksi ongelma tietysti meillä on, eli rahan puute, ja tarpeita on, niin kuin täällä ilmenee, tavattoman paljon. Onkin kohdistettava hyvin tarkoin käytettävissä olevat varat siihen, että ne ovat mahdollisimman tuottavia ja tarkoituksenmukaisia. Emme pidä kovin tarkoituksenmukaisena, että tällaisessa maassa, jossa on pitkä talvi, luminen talvi ainakin valtaosassa maata, yritetään polkupyörille panna ihmiset. Ei se onnistu. Ei 30 asteen pakkasessa ja lumihangessa polkupyörällä töihin mennä eikä lapsia viedä päivähoitoon. Tämä on ihan luonnollinen asia. [Vasemmalta: Paitsi Oulussa!] — Jossakin voidaan jonkin verran, ja hyväkuntoiset, ja hyvää pyöräilyä on tietysti sinänsä, mutta näin.

Arvoisa puhemies! Annan pienen kiitoksen tässä, en tiedä kenelle se kuuluu. Meillä on Jyväskylän pohjoispuolella Kirri—Vehniä-välillä 18 kilometrin mittainen moottoritie, siis TEN-T-ydinverkkoon kuuluva hanke. Se on kahdeksan kuukautta edellä suunniteltua rakentamisaikaa ja oli jo valmistumassa jouluksi, mutta ilmeisesti nyt kuitenkin meni joulun yli, eli tammikuussa valmistuu, kun piti ensi vuoden lopulla valmistua. Ja se vielä pysyy sitten kustannusarviossaankin, 140 miljoonassa. Se on äärettömän tärkeä hanke, kiitokset siitä. Se on hyvin hoidettu.

Nyt tarvitaan sitten rahoitusta samalle seudulle, eli meille Jyväskylän seudulle, erityisesti Vaajakoskelle. Jos kuuntelette liikennetiedotuksia ruuhka-aikoina, nykyisin se on Vaajakoski, missä on tulppa, ja se on todella, todella paha paikka tällä hetkellä. Siinä kulkevat samalla kapealla väylällä, sillalla valtatie 4 eli eurooppalainen ydinverkkotie, valtatie 9, valtatie 13 ja valtatie 23 ja sen lisäksi paikallinen liikenne. Tällaista kohtaa ei ole Suomessa missään muualla kuin tässä, keskellä Suomea poikittain ja ristikkäin. Eli se on se kohde, johon pitäisi pikaisesti saada rahoitusta.

Arvoisa puhemies! Lentoliikenteen osalta myös vetoan, että näiden viiden kentän [Puhemies koputtaa] ja erityisesti Jyväskylän kentän tulevaisuus ja lentoliikenne niille turvaan.

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

14.24 Jari Koskela ps: Arvoisa herra puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien maa, ja monelle auto on välttämättömyys. Polttoaineen korotukset otetaan vastaan nyrkkiä puristellen, koska vaihtoehtojakaan ei ole. Kallistuvien pumppuhintojen toivotaan lisäävän säh-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

köautojen suosiota, mutta millä rahalla useiden kymmenientuhansien sähköauto on mahdollista ostaa? Tällä hetkellä autojen keskihinta on noin viiden tonnin tietämillä ja autojen keski-ikä on yli 12 vuotta. Fossiilittoman liikenteen tiekartan mukaan vuonna 2030 tieliikenteessä pitäisi olla 700 000 sähköautoa. Tällä hetkellä sähköautoja on käytössä jonkin verran päälle 10 000. Kymmenessä vuodessa sähköautojen määrän pitäisi siis 70-kertaistua. [Timo Harakka: Ladattavia autoja!] Onko tämä realismia, ministeri Harakka? Uskalan sanoa, että ei ole.

Akkujen valmistus ei ole myöskään eettisellä, kestävällä pohjalla, kun lapsityövoimalla louhitaan akkumateriaalia Afrikan kaivoksilla. [Jari Myllykoski: Kyllä meillä Harjavallassa on hyvällä pohjalla!] — On, se on totta. — Näkisinkin, että panostuksia olisi laitettava, vaikka Harjavalta on kyllä hyvä asia, enemmän myöskin biokaasu- ja vetyteknologiaan. Se on sitä, mikä odottaa siellä. [Jari Myllykoski: Ja sitäkin Harjavallassa!] — Sitäkin teemme siellä Satakunnassa. Hyvä havainto siellä edustaja Myllykoskelta.

Kansallista autoilua kallistavien päätösten lisäksi kustannuksia uhkaa kasvattaa EU:ssa suunnitteilla oleva uusi tieliikenteen päästökauppa. Pumpputhintojen on arvioitu nousevan jopa 72 sentillä. Kaupunkien ulkopuolella asuminen käy mahdottomaksi, jos kaikki hallituksen ja EU:n suunnitelmat toteutuisivat. Onkin pakko kysyä, onko tämä maaseudun autioittaminen hallituksen epävirallisena tavoitteena.

Liikenneinfrastrukturan huolehtiminen on avainasemassa, jos keskustan ulkopuolinen Suomi halutaan pitää asuinkelpoisena. Perussuomalaiset ovat vastalauseensa lausumaehdotuksessa esittäneet, että hallitus lisää panostuksia liikenneväylien korjausvelan lyhentämiseen ja että hallitus turvaa maaseudun tiestön asianmukaisen hoidon ja kunnossapidon koko maassa.

Esitämme myös käyttöönotettavaksi raskaan liikenteen tienkäyttömaksua, jotta nyt vapaamatkustajina kulkevat ulkomaiset yhtiöt saadaan osallistumaan tiestömme kunnossapitoon. Kotimaisille yrittäjille tienkäyttömaksu kompensoitaisiin ottamalla käyttöön ammatidiesel. Siinä ammattiliikenteelle palautettaisiin osa dieselin kuluista.

Rataverkkoa täytyy kehittää, ja käynnissä onkin useita hyviä ratahankkeita. Moni niistä valitettavasti tehdään vain pääkaupunkiseudun ehdoilla. Valitettavasti unohduksiin on jäänyt muun muassa Suomen kehäratahanke, junayhteys Porista Parkanon ja Haapamäen kautta Jyväskylään ja Parikkalaan. Osittain tämä rata on käytössä. Esimerkiksi Jyväskylän ja Pieksämäen välistä yhteyttä ollaan kunnostamassa 140 miljoonalla eurolla, hyvä niin. Tämä koko Suomen halkaiseva ratayhteys pätkii tällä hetkellä Porin ja Haapamäen välillä sekä Savonlinnan Laitaatsillan kohdalla. Porin ja Haapamäenkin välinen osuus omaa jo valmiin ratakäytävän, joka vähentää rakennuskustannuksia merkittävästi. Ratavälillä ei myöskään ole kaavarasitetta eikä radan avaaminen vaadi ympäristölupaprosessia, mikä mahdollistaa nopeat toimet radan kunnostamiseksi.

Olemme tätä ratahanketta edistäneet Pori—Parkano—Haapamäki-ratatyöryhmässä, jossa on mukana maakuntaliittoja ja edustusta monesta eri kunnasta. Tämä Suomen halkaiseva kehärata olisi hallitusohjelmankin mukainen. Ilmastotavoitteisiin pääseminen edellyttää siirtymää kumipyöriltä raiteille. Uusi kehäratayhteys purkaisi myös monia nykyisen pääradan pullonkauloja. Tavaraliikenteen siirtäminen kehäradalle mahdollistaisi myös henkilöliikenteen ruuhkien vähenemisen pääradalla. Alueellisesti ratayhteys parantaisi Maakunta-Suomen elinvoimaa ja nostaisi Porin sataman merkitystä. Itärajalta yhteyttä olisi yhtenevän raideleveyden ansiosta helppo jatkaa Venäjälle ja aina Tyynellemerelle asti. Voidaan puhua suorastaan Pori—Pietari—Peking-yhteydestä.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Nyt vielä kun laivaliikennettä ollaan rasittamassa uudella EU:n päästökaupalla, toivonkin, että huomisessa käsittelyssä huomioidaan tämän päivän silkkkien merkitys ja myön-täisimme talousarvioaloitteessa anottu 70 000 euroa kehäradan esiselvityksiin. On ihan teidän mahdollisuus päättää tämä hyvä asia huomenna. [Keskeistä: Paljonko se maksaa?] Kun hallitus haluaa pitää kiinni kunnianhimoisesta ilmastopolitiikastaan, niin junayhteyk-sien kehittäminen olisi yksi vaihtoehto ainaiselle autoilijoiden kurittamiselle. Toivonkin, että Suomen kehärataa lähdetään vielä yhdessä tuumin edistämään. Se jos mikä on Suo-melle — hallitusohjelmaakin lainaten — sosiaalisesti, taloudellisesti ja ekologisesti kestä-vää politiikkaa. — Kiitoksia.

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

14.29 Jenni Pitko vihr: Arvoisa puhemies! Kestävä tulevaisuus vaatii meiltä investointia kestäviin ratkaisuihin liikenteessä ja satsauksia toimivaan ja turvalliseen yhteiskuntaan. Näitä tässä budjetissa on. Toiveita paremmastakin on silti myös varaa esittää, ja aivan vält-tämätöntä on totta kai myös myöntää, että maailma ei tule valmiiksi yhdessä vuodessa. Meillä onkin suuri työ eduskuntana ja yhteiskuntana pohtia, miten me paikkaamme pitkäl-lä tähtäimellä tiestön korjausvelkaa, vähennämme päästöjä samalla, kun saatamme myös talouden kestäväälle tielle. Piikki ei tietenkään voi olla auki, vaan käyttöön on otettava kus-tannustehokkaimmat ja vaikuttavimmat keinot.

Mahdollisimman vähähiilisen tulevaisuuden osalta yksi tärkeä lenkki on tietenkin fos-siiliton liikenne, jonka toteuttamiseksi on luotu tiekartta. Siihen tässäkin tulevan vuoden budjetissa on merkittäviä panostuksia. Tiekartan mukaisesti pyritään liikenteen päästöjen puolittamiseen 2030 mennessä. Keskeinen osa on sähköisen liikenteen tukeminen. Halli-tuksen päätösten mukaisesti sähköautojen hankintaa tuetaan sekä parannetaan latausinfra-struktuuria koko Suomessa. Sähköinen liikenne ja sähköautoilu on tulevaisuutta myös meillä Suomessa, ja näillä toimenpiteillä helpotetaan tuota siirtymää.

Osa liikenteen kestävämpää tulevaisuutta ovat tietenkin myös, ja ennen kaikkea, muut liikennemuodot kuin autoilu. Kävely ja pyöräily ovat monella tapaa kaikkein kestävimpiä kulkutapoja ja paras kulkutapa tiiviisti rakennetuilla ja asutuilla alueilla. Ne ovat ainoa kul-kumuoto, joilla on päästövähennysten lisäksi myös ilmeisiä ja tutkittuja kansanterveydel-lisiä hyötyjä. Kävely ja pyöräily myös vähentävät ilmansaasteita ja melua ja siten edistävät myös elämänlaatua ja terveyttä. Siksi on hyvä, että tässä budjetissa jatketaan panostuksia kävelyn ja pyöräilyn tukiin, mutta toisaalta, kuten täällä on tänäänkin todettu, ne ovat yleis-esti liian alhaalla tänä vuonna.

Tässä salissa pohdittiin äsken, voiko Suomessa elää arkea vain pyörän varassa. No, ei-vät varmastikaan kaikki, se on päivänselvää. Tervetuloa kuitenkin kaikille katsomaan mal-lia Oulusta, jossa talviaamuna lumisateidenkin jälkeen on aivan tavallista viedä pyörällä lapsia kouluun. [Toimi Kankaanniemi: Jyväskylässä ei voi!] Oulun laatutason väyliä toi-voisin ympäri maailmaa — myös Jyväskylään. Kuten myös sitä, että valtio voisi tulla vas-taan myös sähkökuormapyörien hankinnassa, joka on konkreettinen vaihtoehto autoilulle silloin, kun välimatkat ovat kohtuullisen lyhyitä, kuten valtio tukee nyt sähköautojen han-kintaa.

Nykyisessä budjetissa on onneksi jälleen rahoitettu tärkeitä hankkeita, mutta myös iloit-sen siitä, että Pyörämatkailukeskuksen jatkoon on osoitettu rahoitusta ja myös pyöräliiken-

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

teen järjestöille pyöräilyn edistämiseen ja esteiden poistoon. Nämä ovat valtion budjetissa pieniä rahoja, mutta niillä saadaan paljon hyvää aikaiseksi.

Arvoisa puhemies! Haluaisin lisäksi kiinnittää huomiota kyberturvallisuuteen, kuten moni tässä salissa onkin sitä nostanut. Sen rooli kasvaa ja korostuu jatkuvasti. Meidän yhteiskuntamme on joka päivä vahvemmin verkottunut virtuaalisesti, ja siksi noita verkkoja ja verkostoja täytyy myös turvata. Hallitus on tehnyt päätökset sekä kyberturvallisuusstrategiasta että kyberturvallisuuden kehittämisohjelmasta. Liikenne- ja viestintävaliokunta huomautti lausunnossaan, että rahat ovat nyt riittämättömät, ja onkin hienoa, että valtiovainvaliokunta on mietinnössään edellyttänyt, että Kyberturvallisuuskeskuksen rahoitus-pohjaa vahvistetaan.

Kuten kyberturvallisuus on yhteiskuntamme tärkeä kulmakivi, niin on myös laadukas ja luotettava media, joka myös liittyy tälle hallinnonalalle. Hallitus on sitoutunut parantamaan vastuullisen median toimintaedellytyksiä, ja toivonkin rohkeita avauksia sen suhteen, miten kotimaista mediaa, niin Yleisradiota kuin kaupallista mediaa, pystytään tukemaan ja vahvistamaan ja sen osuutta kulutetusta mediasta kasvattamaan.

Kiitos kaiken kaikkiaan hyvästä budjettiesityksestä, joka vie meitä oikeaan suuntaan.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja vielä yksi ennakkoon varattu puheenvuoro, sen jälkeen debatti. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

14.34 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Hallituksen liikennepolitiikka on ollut onnistunutta ja historiallisen merkittävässä roolissa myös hallitusohjelmassa, ja sitä tietysti kuvastaa myös tämä oikean laidan hiljaisuus tällä hetkellä, lukuun ottamatta edustaja Sankelon 26 miljoonan talousarvioaloitteita ja edustaja Koskelan Pori—Peking-raidetta.

Mutta erityisesti saavutettavuus ja liikenneinfra ovat Itä- ja Pohjois-Suomessa merkittävässä roolissa, kun asiaa kysytään elinkeinoelämältä, ja ihmisten arjessa. Hallituksen historiallinen parlamentaarinen LJS 12 -työ kyllä ansaitsee tässäkin yhteydessä suuren kiitoksen. Harmi vain, että se ei näy sitten talousarviossa 2022, mutta aivan perustelluista syistä. Toivottavasti Väyläviraston lausuntojen pohjalta päivitetty suunnitelma saadaan käsiimme valtioneuvoston kabineteista hautumasta. Odotuksia on ehkä ladattu liikaakin tähän suunnitelmaan, koska rahoitus ja kohteet kumminkin päätetään sitten hallituskausittain ja talousarvioiden yhteydessä, ja uskon, että vuonna 2023 nyt sitten ensimmäiset hankkeet LJS:n osalta käynnistyvät.

Ehkä tärkein asia suunnitelmassa Itä- ja Pohjois-Suomen alueen näkökulmasta on, niin kuin salissa on puhuttu, tämä kolmen tunnin saavutettavuuden kirjaus. Tämä edellyttää, että maakuntakentille lennetään jatkossakin, ja sen osalta nyt alkuvuodesta on pikaisesti sitten jatkoa, ja maakunnat aktiivisesti tällä hetkellä sitten keskusteluja eri operaattoreitten kanssa käyvätkin.

Kiitos ministerille myös tästä pitkästä ostopalveluliikenteen, raideliikenteen, sopimuksesta. Se toivottavasti myös mahdollistaa vähän sitten kaluston uusimista.

Talousarvioesitys pitää sisällään sen perusväylänpidon pitkän aikavälin 300 miljoonan euron tason korotuksen, joka on tärkeä, niin kuin ministeri totesi, myös Suomen teiden korjausvelan taittamiseksi toivottavasti sitten muutaman vuoden päästä. Tason korotus on näkynyt ympäri Suomea teiden pintauksina ja peruskorjauksissa niin tie- kuin raideverkossa.

Tietysti kaiken kaikkiaanhan huoli tässä liikenteen rahoituksessa on nyt erityisesti vuoden 2023 kehyksistä, joissa nyt sitten yksi kolmasosa kehyksen leikkauksista kohdistuisi

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

liikenne- ja viestintäministeriöön. Se on tietysti tämän meidän investointiohjelman ja LJS:n toteuttamisen osalta pieni murhe.

Fossiilittoman liikenteen tiekartan jalkauttaminen jatkuu, ja sen jalkauttamisen pitää tapahtua sosiaalisesti ja alueellisesti oikeudenmukaisesti. Liikenteen sähköistyminen etenee, haluttiin sitä tai ei, kun autoteollisuuskin on vahvat linjauksensa tehnyt. Hankintatuki ja veroratkaisu tukevat suuntaa myös. Nyt onkin tärkeää, että kaasun jakeluverkoston ja sähkölatausverkoston rakentamista edistetään, ja siihen on tietysti tarkoitus käyttääkin EU:n elvytyspakettia apuna.

Toivotaan, että isojen infrahankkeiden myötä erityisesti ratahankkeissa pystyisimme lopultakin hyödyntämään entistä paremmin EU-rahoitusta. Jos oikein olen ymmärtänyt, niin eilen illalla komissio on TEN-T-verkon käsittelyssä tehnyt aika merkittäviäkin linjauksia, mitkä kohdentuvat sitten niin Suomen raideliikenteen mahdollisuuksiin investoida kuin erityisesti sitten vesiliikenteen, ja jos oikein noita karttoja katsoo ja lukee tuota aineistoa, niin sisävesiliikenteen osalta taitaa nyt olla niin, että Joensuu ja Lappeenrantaakin pääsisivät sitten tähän rahoituksen piiriin ja TEN-T-verkon piiriin. Mutta niistä varmaan kuullaan lähiaikoina. Mutta kyllä sinne tussin jälki oli yltänyt myös sitten näihin isoihin ratahankkeisiin, jos ymmärsin oikein niistä kuvista.

Valiokunta kiinnitti mietinnössä huolta kyberturvallisuuden rahoitukseen, raskaan liikenteen kilpailukykyyn ja sitten tietysti tähän kevyen liikenteen väylärahoitukseen sekä erityisesti tuohon alemman tieverkon tilanteeseen, joka on meille äärimmäisen tärkeä erityisesti puuhuollon osalta.

Arvoisa puhemies! Vain pitkäjänteisellä työllä saamme liikennejärjestelmäämme toimivuutta ja saavutettavuutta sekä kehitysaskelia parannettua. Siinä olemme vielä aika alkumetreillä kumminkin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja nyt jatketaan sitä keskeytynyttä debattia. — Ledamot Ollikainen.

14.39 Mikko Ollikainen r (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Trafiklösningar och tågtrafiken berör oss alla, och de väcker många stora känslor. Det här är väldigt, väldigt naturligt, för de är ju som sagt våra livsnerver.

Vi har pratat om den nationella trafiksystemplanen som är väldigt bra, och nu kommer också investeringsprogrammet så småningom. Det här behovet av investeringar är ganska stort, men jag vill också lyfta fram det lägre vägnätet, att det är otroligt viktigt att man satsar på det. Fint också att man prioriterar basinfrastrukturen.

Vi har pratat om digitalisering här. Jag skulle fråga ministern om digitala lösningar för landsvägssidan. Vi har Digirata, men hur är det med den här älyväylä-sidan, hur kunde man satsa mer på den sidan?

Haluan myös kiittää näistä jakovaroista. Pohjanmaallekin tuli monta perusparannusta ja suunnittelurahaa.

Tässä vielä viimeiseksi haluaisin myös kysyä ministeriltä koskien näitä TEN-T-karttoja. Siinä on jonkun verran jäänyt poisikin meidän esityksiämme. [Puhemies koputtaa] Millä tavalla ministerit aikovat työstää tätä tulevaisuudessa, [Puhemies: Aika!] että esimerkiksi Kokkolan satama saadaan mukaan?

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Pelkonen, olkaa hyvä.

14.40 **Jaana Pelkonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kyberturvallisuudesta huolehtiminen vaatii jatkuvaa askeleen edellä olemista, ja kyberturvallisuutemme ajantasaisuudesta on syystä kannettu huolta. Kuten keskustelussa on jo useaan otteeseen tänään nostettu esiin, valtiovarainvaliokunta on kiinnittänyt tässä mietinnössä erityistä huolta ja huomiota Kyberturvallisuuskeskuksen riittävästä rahoituksesta huolehtimiseen.

Panostukset kyberturvallisuuden edistämiseen ovat ehdottoman tarpeellisia, ja rahoituksen riittävyys täytyy varmistaa myöskin tulevinä vuosina.

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

14.41 **Tuomas Kettunen kesk** (vastauspuheenvuoro): Kunnioitettu puhemies! Yksityisteitä on Suomessa 360 000 kilometriä. Ne ovat tärkeitä alueiden ihmisille, mökkiläisille, alkutuotannolle maanviljelystä puunhuoltoon. Yksityisteiden rahoitusavustukset ovat aina väännön kohteena hallitusneuvotteluissa. Onneksi nyt on tulossa 30 miljoonaa euroa lisää tulevalle vuodelle yksityisteiden huoltoon. Siitä kiitos.

Puunhuollosta puheen ollen Pohjois-Suomessa metsäteollisuus investoi aika kovalla kädellä. Siellä teollisuus kehittyy ja puu liikkuu entistä enemmän niin yksityisteillä kuin myös muillakin teillä. Teistä pitää pitää kiinni. Kysynkin ministeriltä: nyt kun näitä isoja teollisuusinvestointeja on tulossa, miten me takaamme sen, että tätä korjausvelkaa hoidetaan myös pohjoisessa Suomessa tiestön osalta?

Vielä — olen tässä lähdössä lentoon: Lentoliikenne on nyt otettu tässä esille. Ei ole korpikenttiä tässä maassa, on lentokenttiä ympäri Suomenmaan. [Puhemies koputtaa] Pitää pitää huoli, [Puhemies: Kiitoksia!] kun lentoliikenne kehittyy, että lentokoneella päästään myös maakuntien lentokentille.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Laakso, olkaa hyvä.

14.42 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuossa äsken ministeri Harakka mainitsi isoista raidehankkeista ja ihmetteli, miten ne ovat estämässä sitä hommaa. No, kyllä ne siinä mielessä estävät, koska jos ne rahat, mitä nyt esimerkiksi 40 miljoonaa laitetaan itäradan hankeyhtiöön, oltaisiin käytetty Savon radan ja Karjalan radan kunnostamiseen, niin se sama aikasäästö olisi tullut jo muutamassa vuodessa, mikä näillä raidehankkeilla tulee.

On kyllä kiva kuulla todellakin, että täällä useampi hallituspuolueen edustaja kehuu, miten heidän suunnalleen on tullut hankkeita. Edustaja Kivisaari toi hyvin niitä esiin. Omasta kotikaupungistani lähtee kuusi valtatie eri suuntiin. Ei ole viime vuonna eikä toissa vuonna näkynyt yhtään keltavilkkuvaloa tai mitään muutakaan, eikä näitten tulevien rahojenkaan mukana vielä tule. Hyvin ovat alueet jääneet eriarvoisiksi.

Kolmen tunnin saavutettavuuteenhan on edustaja Kankaanniemi viime vuonna tehnyt ratkaisun: siirretään pääkaupunki Jyväskylään. Sitten ollaan kaikki [Puhemies koputtaa] kolmen tunnin päässä.

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

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

14.43 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun täällä on hyvin useassa puheenvuorossa viitattu perusväylänpitoon ja sitten korjausvelkaan, niin täytyy kyllä huomauttaa, että ei sitä muutamassa vuodessa eikä kahdessa kolmessa kaudessa-kaan lyhennetä, kun se on syntynyt kumminkin vuosikymmenien aikana, [Sheikki Laakson välihuuto] ja jokaisella hallituksella on siihen omat syntinsä.

No, ministeriä kiittelen tässä, että sai VR:n kanssa tehtyä tämän sopimuksen, ja ennen kaikkea aika pitkä näytti olevan tämä taistelu. Ja minä ihmettelen, että valtionyhtiö voi tällä tavalla toimia — kyllä tällä omistajaohjauksella pitäisi olla jonkunlainen momentum näihin asioihin.

Sitten edelleen kiitän ministeriä myös tästä liikenteestä näille viidelle maakuntakentälle. Ei Kainuustakaan tänne muuten päästä kolmessa tunnissa kuin lentämällä, se on aivan selvä. Sitten joskus vetyraketilla voidaan päästä nopeastikin, mutta siihen menee varmaan aikaa. — Kiitos.

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

14.45 Paula Risikko kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on hyvin käyty läpi tätä alemman tieverkoston ongelmaa, ja siihen otti myöskin valtiovarainvaliokunnan jaosto kantaa — hyvä niin.

Tiedustelin ministeriltä muutamasta kohdasta:

Silloin aikansa, kun olin itse ministerinä, oli silloissa valtava ongelma, jopa 300 siltaa oli huonossa kunnossa. Mikä on tilanne tällä hetkellä? Varmasti jonkinlainen kaava on.

Sitten tästä Kokkolan satamasta. Ministeri oli itse siinä Teams-palaverissa, jossa pohdittiin sitä, ja Kokkolan satama ei jostain syystä ole nyt TEN-T-hankkeissa. Onko mahdollisuutta vielä sitä saada?

Sitten vielä kolmas kysymys, liittyy asemanseutuihin. Nyt kun tämä raideliikenne on hieman muuttanut muotoaan ja kaikki asemat eivät ole enää kunnossa niin sanotusti eivätkä tarpeellisia siinä volyymissa, mitä normaalisti, niin asemanseuduthan kaipaavat kehittämistä, kuten Seinäjoen asemanseutu. Minä olen ymmärtänyt, että on joku sellainen hanke. Voitteko kertoa siitä, asemanseutujen kehittämishankkeesta?

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

14.46 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin kiitos edustaja Jokiselle ja ministerille teidän esittelypuheenvuoroistanne. Nostan sieltä esille nimenomaan tämän Digirata-kulman. On erityisen tärkeää, että me nyt lähdetään siihen voimakkaasti sillä rata-alueella, missä todellakin henkilöliikenne ja tavaraliikenne kohtaavat, eli Tampere—Pori—Rauma-radalla. Nyt toivoisinkin, että ministerillä olisi niin paljon avarakatseisuutta, että kun siellä on todella suurta innokkuutta kehittää vielä henkilöliikennettä, niin se otettaisiin nyt osaksi tähän Digirata-pilottiin, niin että siellä olisi myös henkilöliikennettä, sillä se teollisuuden ja sataman välinen liikenne yhdistettynä paikallisjunaliikenteeseen ja henkilöliikenteeseen antaisi aivan räjähdysmäisesti tietotaitoa koko Suomen junaliikenteen kehittämiseksi.

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

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

14.47 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan kiittää ministeriä kahdesta kommentista, jotka hän omassa puheenvuorossaan nosti esille.

Ensinnäkin, kaikki puolueet ovat yhdessä sopineet tämän perusväylänpidon tietyn tason, joka on nouseva. Silloin ei tarvitse kenenkään puolueen ottaa itselleen pisteitä ja päästään yhdestä riidasta erilleen, ja se on toinen juttu oikeassa elämässä, että tuleeko edes se riittämään, koska ilmastonmuutos ja monet muut seikat rapauttavat tiestöä aika lailla, ja ainakin itselleni tulee viestejä todella huonokuntoisista teistä, joihin ei sitten rahaa ole tiedossa.

Toinen on vähän isompi asia. Katsoin tuonne 20 vuoden päähän, ja olen kyllä kiittolinen, että ministeri nosti senkin esille, että nämä isot raideliikennehankkeet eivät ole ihan yhden eivätkä kahden eivätkä viiden vuoden hankkeita, vaan menivätpä ne sitten pohjoiseen, länteen tai itään, niin pääväylät ja pääradat tulevat olemaan tulevan asutuspolitiikan ja talouden runkoina, eli ne ovat äärimmäisen tärkeitä. Mistä rahoitus otetaan, niin se on toinen juttu — kyllä se järjestyy.

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

14.48 Joonas Könttä kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa herra puhemies! Täällä on hyvin nostettu esiin, kuinka tärkeää on investoida infrastruktuuriin, oli kysymys sitten laajakaistasta tai tiestöstä. Eduskunnassa on laaja tuki tämänkaltaiselle tuelle, ja se on myös hyvää elvytyspolitiikkaa. Olen täysin samaa mieltä — täällä jo aiemmin nostettiin esiin tuo Vaajakoski ja sen kehittämistarpeet. Totta kai, ensin täytyy saada suunnitelma, lainvoima. Toivotaan, että siitä ei sitten valiteta, ja sen jälkeen kun meillä on lainvoimainen suunnitelma, niin ehdottomasti tähän pitää hankkia rahoitusta, saada rahoitusta ja laittaa tämmöinen valtaväylä, jossa moni risteää, erittäin hyvään kuntoon.

Mutta palaan vielä tuohon saavutettavuuteen ja kolmen tunnin rajaan: Keski-Suomi ei ole saavutettava kolmessa tunnissa ilman lentoliikennettä — ei, vaikka nyt Tampere—Jyväskylä-rautatiehen laitetaankin investointieuroja. Ilman lentoliikennettä se ei ole saavutettava. Ja toivon, että siihen löydetään hallitus—oppositio-ryhmien kesken yhdenmukaisuus myös monen muun maakunnan kohdalla, että turvataan maakunnat, joiden saavutettavuus ei muilla keinoin kuin lentoliikenteellä toteudu.

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

14.49 Sinuhe Wallinheimo kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yhdyn edustaja Köntän äskeiseen puheenvuoroon ja yhdyn myös niihin kiitoksiin, että saimme Keski-Suomeen tämän miljoonan euron joululahjarahan. Mutta totuuden nimessä nämä ovat murusia, arvoisa ministeri, ja jostain syystä teidän kotimaakuntanne on tällä hallituskaudella jäänyt totaaliseen paitsioon. Tässä hieman lukuja: 2011—2015 kaudella, silloin kokoomusvetoisessa hallituksessa, liikenneministeri Risikon johdolla saimme 18 prosenttia kaikista liikenneinfran kehittämishankkeista. Viime kaudella saimme 14 prosenttia ja tällä kaudella vain ja ainoastaan 2. [Jari Myllykoski: Tuoksahtaa politiikalle!]

Arvoisa ministeri Harakka! Miten tämä on mahdollista? Miksi Keski-Suomesta, teidän omasta kotimaakunnastanne, on tullut teille sokea piste?

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

14.50 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Todellakin on hyvä, että tässä valtiovarainvaliokunta esittää vielä näitä useita liikenneturvallisuutta parantavia pieniä hankkeita: ympäri Suomea on useampia kehittämishankkeita toteutukseen tai suunnitteluineen.

Täällä on puhuttu tärkeistä raidehankkeista, ja haluan nostaa tässä vielä kaksoisraiteen Karjalan radan osalta ja sen tärkeyden, joka meillä valiokuntakuulemisissakin tuotiin niin elinkeinoelämän, teollisuuden kuin sitten myöskin alueiden osalta suuresti esiin. Siellä muun muassa Stora Enson tavarakuljetuksen osalta on tärkeää, että Luumäki—Imatra-osuus huomioidaan.

Ja tosiaan näyttää oppositiolla riittävän rahaa liikennehankkeiden osalta. Tästä ehkä räikeimmän esimerkin tuo edustaja Heinonen. Kun katson tätä lisäystä, niin tässä on vain 554 390 000 tämä esitys, minkä verran pitäisi tähän hallinnonalaan [Puhemies: Kiitoksia!] rahaa laittaa. [Eduskunnasta: Rahhaa on!]

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Marttinen, olkaa hyvä.

14.51 Matias Marttinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä on tullut jo esille tämä uusi ostoliikennesopimus, jonka neuvotteluita tietysti itse olen hieman kummeksunut. Ensinnäkin ministeriö on nyt neuvottelemassa valtionyhtiölle koko tälle vuosikymmenelle käytännössä yksinoikeutta markkinaa, tosiasiassa yksinoikeutta markkinaa. [Timo Harakka: Ei ole yksinoikeus!] — Kyllä tämä, herra ministeri, menee näin, koska markkinoille tulon kynnys on niin korkea, että jos te teette nyt tämän sopimuksen näin, niin tosiasiassa te betonoitte VR:lle yksinoikeuden tähän markkinaa.

Kysyisin teiltä perusteluita: miten olette päätyneet tähän ratkaisuun? Ennen kaikkea ihmettelen sitä, miten kuitenkin, kun hallituksessa luulisi olevan myös markkinatalousmyönteisiä puolueita — keskusta ja RKP ainakin, ehkä vihreissäkin — te olette voineet kuitata tällaisen ratkaisun, joka ei laajenna eikä paranna junaliikenteen yhteyksiä maassa ja joka tosiasiassa betonoi [Puhemies koputtaa] tämän markkinan.

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

14.52 Pia Lohikoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan nostaa esiin valtiovarainvaliokunnan mietinnöstä kohdan ”Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen”. Määräraha on kuluva vuotta pienempi, koska talousarvioesitykseen ei sisälly enää koronapandemian vuoksi osoitettua tilapäistä lisärahoitusta. Koronan aikana julkisen henkilöliikenteen matkustajamäärät romahtivat, millä on ollut merkittävä vaikutus alalla toimivien yritysten ja myös julkisesti omistettujen toimijoiden taloudelliseen tilanteeseen. Mainitsen esimerkkinä HSL:n. Lisäbudjetteihin sisältyneillä määrärahoilla on pyritty turvaamaan joukkoliikenteen palvelutaso ja estämään lippujen hintojen korotukset. Koronapandemian jatkuessa yhä on vielä syytä varautua lisäämään julkisen liikenteen tukitoimia. Tilanne on vaikein kaupunkiseutujen ulkopuolisessa liikenteessä, jossa moni liikenteenharjoittaja on keskeyttänyt toimintansa kysynnän romahdettua. Moni on siirtynyt henkilöautoon, mutta kaikilla ei henkilöautoakaan ole, ja tämä on myös ilmastokysymys.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Siksi kysyisin ministeriltä: miten näet [Puhemies koputtaa] joukkoliikenteen koronatukien tilanteen ensi vuodelle?

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

14.54 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan vielä muistuttaa hallituspuolueita tästä valtiovarainvaliokunnan mietinnön huomiosta siitä, että tuota 110 miljoonan euron leikkausta vuodelle 23 liikenteen kehittämishankkeisiin tulisi arvioida uudelleen, ja toivotaan, että kehysriihessä keväällä näin tehdään.

Ministeri on onnekkaasti ajanut eri epäkohtia liikennepolitiikassa, ja nostan esille tämän erään pitkän hankkeen elikkä matkaketjut ja niiden kehittämisen. Se työ on nyt tervaantunut siihen lippu- ja maksujärjestelmien ja aikataulujen rajapintakeskusteluun ja siihen ongelmaan, että ei ole semmoista toimivaa digitaalista alustaa, jolla nämä eri operaattorit ja matkan tarvitsijat sitten voisivat löytää toisensa. Liikenteenohjausyhtiö Fintrafficin mukaan tämä tällainen digitaalisen alustan luominen matkaketjujen edistämiseksi olisi noin 3 miljoonan euron hanke. Kysynkin ministeriltä: onko tälle asialle odotettavissa edistystä?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ledamot Rehn-Kivi.

14.55 Veronica Rehn-Kivi r (vastauspuheenvuoro): Värderade talman! Budgeten för nästa år innehåller betydande satsningar på utvidgande av trafiknätet och det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet. Vi har en stor vägförbättringsskuld i det här landet, och det är viktigt att vi tar den på allvar.

Olen iloinen, että useat teidenparannushankkeet saavat nyt rahoitusta. Teiden kunnossapidolla ei ainoastaan edistetä liikenneturvallisuutta vaan myös liikenteen ilmastotavoitteita.

Under budgetbehandlingen var befrämjande av cykling och cykelturism ett viktigt tema för oss i finansutskottets trafikdelegation. Vi har sett en ökning av cykelturismen de senaste åren, och det här är något vi vill främja.

Arvoisa puhemies! Koronapandemian aikana kotimaanmatkailun ja erityisesti pyöräilymatkailun suosio on kasvanut. Jotta trendi voi jatkua, on tärkeää, että meillä on turvalliset ja hyväkuntoiset pyörätiet. Olen siksi erittäin tyytyväinen, että tärkeitä kävely- ja pyöräilytiehankkeita näkyy ensi vuoden budjetissa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Myönnän vielä kaksi vastauspuheenvuoroa, sen jälkeen ministerin vastaus ja sitten vaihdetaan aihetta. — Edustaja Autto.

14.56 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä hallituksesta on kannettu huolta, että oppositio ei arvostele riittävästi. Oppositiossa tietysti harrastetaan aina vastuullista politiikkaa. Sparraamme hallitusta entistä parempiin suoriin, mutta kyllä Piiraiselta täytyy kysyä, edustajakollegalta, jota suuresti arvostan, väheneekö korjausvelka ensi vuonna vai kasvaako korjausvelka ensi vuonna. Minä voin vastata puolestanne: korjausvelka kasvaa myös ensi vuonna, ja se on hallituksen selvä arvovalinta.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Olisitte voineet tulla rahoituksen osalta, tehdä priorisointeja, tämän parlamentaarisen sovun lopputulemaan eli siihen, että Suomessa päästään vähentämään korjausvelkaa jo ensi vuonna. Olisitte voineet nämä viimeiset puuttuvat kymmenet miljoonat lisätä talousarvioon ja priorisoida ne jostain muualta. [Suna Kymäläinen: Kymmenet miljoonat?]

Arvoisa puheenjohtaja! Tämä hallitus tulee jäämään historiaan siitä, että ette kykene tekemään priorisointeja. Liikenne on tärkeää, sitä olisi pitänyt kyetä priorisoimaan paremmin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Edustaja Hoskonen, olkaa hyvä.

14.57 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiinnitän kahteen asiaan huomiota.

Ensinnä alemman tieverkon kuntoon. Kaikki suomalaisen metsäteollisuuden raaka-ainevirrat lähtevät alemmalla tieverkolta, ja sen kunto viime vuosina on mennyt todella huonoon kuntoon. Meillä on tässä maassa kaikki tekniikka ja osaaminen saada ne kuntoon, otetaan tiehöylä takaisin ja laitetaan niiden teiden muoto kuntoon. Arvoisa ministeri, yleensähan teiltä kysytään valtavaa tukkua rahaa ensinnä, mutta tähän ei tarvita lisää rahaa. Tarvitaan oikeat työmenetelmät, osaaminen on, koneet on, taito on. Laitamme sen kuntoon sillä keinoin, että käytämme oikeita työmenetelmiä, ja säästämme rahaa. Ensimmäisenä vuonna menee ehkä vähän enemmän, mutta sen jälkeen rupeaa tulemaan pelkkää säästöä, koska se teiden kuluminen ja piloille meno loppuu.

Ja toinen asia ovat tämä nopeat laajakaistayhteydet. Kysynkin, näin kun ministeri on paikalla, miten tuolta rakennerrahoista on tulossa. Siitähän on puhuttu pitkään, että rahaa tulee EU:sta ovista ja ikkunoista, niin saadaanko tässä nyt laajakaistaverkon rakentamiseen valokuitutekniikkaan perustuen koko maahan lisäpotti, koska se olisi koko kansakunnan kannalta paras investointi?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ministeri Harakka 3 minuuttia.

14.58 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitos salille tästä erittäin värikkästä keskustelusta. — Aloitetaan edustaja Laihon kysymyksestä: Olemme eduskunnan lausuman johdosta tukeneet useita kenttiä, joille Malmin toimijat ovat siirtyneet. Määräraha on noin miljoona euroa vuodessa. Samalla pysymme valppaina sähköisen lentoliikenteen kehityksen suhteen.

Kävely ja pyöräily tuli esiin: Sehän ei ole vain suurten kaupunkien asia, haluaisin muistuttaa, vaan se edistää myös seutukaupunkien viihtyisyyttä ja turvallisuutta ja esimerkiksi lasten turvallista koulutietä. Myös perusväylänpidossa siis huolehditaan siitä, että valtion väylillä kevyen liikenteen yhteyksistä huolehditaan.

Rata Tampereelta pohjoiseen tuli edustaja Kivisaaren ja edustaja Sankelon osalta esiin. Se raideväli Tampere—Oulu on kokonaisuudessaan suunnittelupöydällä ja on iso kohde, jota edistetään sitten pala kerrallaan Liikenne 12:n mukaisesti.

Mutta tosiaan suunnitelmat ovat suunnitelmia: edustaja Risikko kysyi siltojen kunnosta, joka on edelleen yleiskuvaltaan huolestuttava — tehdään vuosikausien pitkäjänteistä suunnittelutyötä, ja sitten Paraisilla on kaksi siltaa, jotka vaativat välittömiä toimenpiteitä, ja siihen määrärahat sitten pitkälti menevätkin.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Edustaja Marttinen on VR:n hallintoneuvoston jäsen, joten hän siis moittii itseään tästä yhdeksänvuotisesta sopimuksesta. [Naurua] Sanoin jo esittelyssä, että VR ei saa mitään monopolia. Se takaa peruspalvelut juuri näille hiljaisimmille yhteyksille, ja edelleen teemme kaikkemme sen eteen, että ne houkuttelevimmat yhteydet esimerkiksi pääradan osalta tulevat aidon kilpailun piiriin.

Edustaja Sankelo nostikin tärkeän aiheen esille, junakuuluvuuden: Meillä on hyvää yhteistyötä ministeriön ja telealan toimijoiden kanssa ja etsimme toteutuskelpoista ratkaisua, ja uskallan sanoa, että se löydetäänkin.

Sama tiivis yhteistyö on myöskin kuljetusalan kanssa. Paitsi kumipyörien niin myöskin merikuljetusten kustannuspaineet ovat lisääntymään päin, ja kyllä me otamme ne hyvin vakavasti ja vaadimme niitä huomioitavan myös Brysselissä. Siitä pidämme huolen.

Edustaja Kankaanniemi kysyi, kenelle kuuluu kunnia Kirrin moottoritien toteutuksesta — ja samalla ehkä on todettava, että edustaja Wallinheimo ei ole uskaltanut lähteä Jyväskylästä pohjoiseen eikä huomaa, että sinne on ilmestynyt 16 kilometriä uutta moottoritietä. Vielä jos hän uskaltautuu Äänekoskelta pohjoiseen, hän huomaa, että sitä uutta tietä syntyy myös Viitasaarelle asti. En halua vetää kotiinpäin, mutta ei kyllä Keski-Suomen ole hullummin tiehankkeissa käynyt. [Sinuhe Wallinheimon välihuuto] Kunnia kuuluu Väylävirastolle, joka on saanut valmiiksi myös Lahden kehätien kuukausikaupalla etuajassa. Tällöinen projektiosaaminen on upeaa, ja se varmistaa, että elvytysmiljardit käytetään parhaalla tavalla.

Lopuksi edustaja Autto käytti vähän vapaata matematiikkaa, kun lupasi hoitaa Suomen 75 000 kilometrin valtionväylien korjausvelan muutamalla kymmenellä miljoonalla. [Naurua] Tämä matematiikka on lähes yhtä luovaa kuin se, mitä edustaja Heinonen käytti väittäessään, että hallitus on lähes kaksinkertaistanut omilla toimillaan polttoaineen hinnan. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. Keskustelu ja asian käsittely keskeytetään, ja sitä jatketaan myöhemmin tässä täysistunnossa.

Asian käsittely keskeytettiin klo 15.01.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 22.06.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytynyttä yleiskeskustelua pääluokasta 31. — Keskustelu jatkuu. Edustaja Laakso, olkaa hyvä.

22.06 Sheikki Laakso ps: Kiitos, arvoisa puhemies! Todellakin LVM:n, liikenteen alan budjettijutuista: ja on pakko mainita muutamia asioita, mitä on tässä huomiona tehnyt budjettikirjasta, mitä hyvää siellä on ja mitä sieltä todellakin vähän niin kuin puuttuukin.

Tieliikenteen osalta siellä on tietysti joku määrä hankkeita ja pieniä raidejuttuja ja tämän tällöisiä, mutta alempi tieverkko siellä saisi olla huomattavasti paremmin esillä, ja on tietysti äärettömän paljon yksittäisiä teitä, joiden siellä pitäisi jollain muotoa olla — nyt vähän tavallansa niin kuin rahat menevät niihin, mitä on ennen rakennettu. Elikkä siellä ei

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

esimerkiksi ole valtatie 21:tä tuolla Käsivarressa, missä on tällä hetkellä aivan kaoottinen se tilanne taas niin kuin joka ikinen talvi, ja tällä hetkellä se kaoottisuus on päällä todellisuudessa. Eikä siellä Väylän kiireellisten hankkeitten listalla tietysti vieläkään ole esimerkiksi valtatie 15:tä Kotka—Kouvola, joka on siellä roikkunut vaikka kuinka kauan. Paljon on tästäkin täällä puhuttu, ja jopa sitten LJS-suunnitelmassakin tämä on ollut mukana.

Raideliikenteestä: Digirata on hyvä asia, se, että sitä ajetaan eteenpäin. Siinä on periaatteessa tietysti yksi tuhannen miljoonaa kun tarvittaisiin kokonaisuudessaan, ja sinne nyt tietysti vasta murusia päästään laittamaan, mutta siinä on tietysti se, että pystytään hyödyntämään tätä vanhaa ratakapasiteettia. En voi olla mainitsematta tässä kohtaa, että isot raidehankeyhtiöitten perustamiset ja sinne suunnittelurahan työntämiset olisi ehdottomasti pitänyt mieluummin tehdä vanhojen ratojen kunnostamiseen. Esimerkiksi itärata omalla asuinseudullani: 40 miljoonaa menee valtion rahaa ja toinen puolikas kunnan rahoja sinne, ja tehdään 80 miljoonan suunnitelma, kun oltaisiin aivan hyvin vaikka valtion rahalla voitu korjata Savon ja Karjalan ratoja ja sama aikasäästö olisi tullut suoraan ihan muutamassa vuodessa. No, ei mahda mitään. Yksi mies ei kaikkea pysty hoitamaan.

Lentoliikenteestä: Malmin korvaava kenttäjuttu on edelleen vähän auki. Siihen on vähän satsauksia laitettu, mutta edelleenkin ongelmaa ei ole ratkaistu, joten voisi olla ehkä hyvä miettiä, mihin laitetaan sitä rahaa jatkossa, koska tilanne on se, että ongelma on edelleen päällä. [Tuomas Kettunen: Kyllä!] Ja tietysti kenttien tilanne on yleensäkin tällä hetkellä se — niidenkin kenttien, mistä on ehkä saatettu ruveta miettimään, ettei niitä pidettäisi enää kunnossa ja että rupeaa olemaan lennot siellä lennelty tai vastaavaa — että jos halutaan edes jollain tavalla päästä tänne pääkaupunkiseudulle kulkemaan siinä säädyllisessä ajassa, niin kyllä tietysti lentokenttä on se, minkä se vaatii.

Tämänhän tietysti vitsinä heitin, että kun edustaja Kankaanniemi oli viime vuonna pistänyt budjettiesitykseen, en muista paljon se rahasumma oli, mutta kuitenkin, että siirretään pääkaupunki Jyväskylään, niin tietysti tällähän sen asian ratkaisisi, mutta tämä tietysti jää vain siihen, se ei todella tule toteutumaan. Meillähän on lentokone oikeastaan ainoa vaihtoehto päästä tänne sellaisessa ajassa, mistä puhutaan tietyissä asioissa säädyllisenä aikana. Ja tietysti yksi äärettömän tärkeä homma on se, jonka itse näen horisontissa suhteellisen lähelläkin, vaikka tätä alkuun vähän naureskeltiinkin, kun tulin asioitten kanssa esiin, mutta kyllä minä olen sitä mieltä, että sähkölentokoneet tulevat olemaan huomattavasti aikaisemmin se, millä tullaan Helsinkiin nopeasti, [Tuomas Kettunen: Toivottavasti!] kuin esimerkiksi nämä paljon puhutut itärata- ynnä muut hankkeet. [Petri Huru: Juuri näin!]

Sitten vesiliikenne on vielä yksi, mikä ei tietysti ole niin suurissa mittakaavoissa kuin nämä kaikki aikaisemmat, mutta vesiliikenteestäkin on pakko mainita se, että Saimaan kanavan sulkujen pidentämiseen onneksi on tullut sitä rahaa ja siellä on saatu työtä vähän aloitettua. Ja tietysti ilolla katselin kyllä myös sitäkin, että TEN-T-verkkoon on ilmeisesti lisätty nyt sitten Lappeen satama ja ilmeisesti Joensuunkin satama. Ja se on tietysti hyvä, että me saadaan sitten sisävesiliikenteellekin jollain tavalla mahdollisesti jossain vaiheessa haettua rahaa EU:n kassasta, [Puhemies koputtaa] joka tuntuu, meistä ainakin, usein aika pohjattomalta kassalta, mihin me vain maksetaan. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Reijonen poissa, edustaja Mäkinen poissa, edustaja Kalli poissa, edustaja Kymäläinen poissa. — Edustaja Kettunen, olkaa hyvä.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

22.12 Tuomas Kettunen kesk: Arvoisa puhemies! Täytyy ihan heti ensi alkuun sanoa, että edustaja Laakso piti hyvän puheenvuoron. Tosiaan keskustellaan pääluokasta 31, liikenne ja viestintä. Täytyy ensi alkuun kyllä kiittää siitä, että nyt valiokunta on osoittanut jakovararahoituksia — siitä kiitos — meille Kainuun suuntaan, vt 6:lle. Vt 6:n suuntaan valoa kansalle, joka pimeässä vaeltaa, elikkä sinne Kontinjoki—Karankalahti-valaistukseen tulee pieni summa rahaa ja sitten myös vt 6:lle Eevala—Kontiomäki-valaistukseen 15 kilometrin pätkälle Kajaani—Sotkamo-välille tulee pieni rahoitus. Siitä voimme olla kiitollisia sen suhteen, että hyvä se on valaistustakin olla. Se ennaltaehkäisee ja pitää huolta siitä, että liikenneturvallisuus sen mukaisesti sitten on taattu.

Mutta haluan vielä nostaa — no, tiestöstä voisi puhua enemmän, mutta nyt lentoliikenteen osalta: Siitä olen tyytyväinen, että olemme nyt turvanneet maakuntalennot maakuntakentille, isoille lentokentille. Mutta sitten haluaisin kyllä nostattaa esille myös sen, että kyllä tämä pienlentoliikenne, varsinkin sähköinen pienlentoliikenne, on tulevaisuutta. Toivoisin myös, että mitä nopeammin se tekniikka kehittyy ja mitä nopeammin pienlentokonetoiminnalla päästään tuonne maakuntiin, niin sitä parempi.

Mutta samaan yhteyteen olen kyllä surullinen siitä, että tämä Helsingin ainut lentokenttä, Malmin lentokenttä, tuhottiin minun mielestäni aika löyhin perustein. Kuitenkin kyseessä on tämän maan lentoliikenteen, pienlentoliikenteen, yleisilmailuliikenteen, solmu-kohta. Me olisimme mielellämme tulleet tuolta maakunnista pienillä koneilla suoraan pääkaupunkiimme Helsinkiin, mutta nyt näyttää pahasti siltä, että Malmin lentokenttää ei enää tulevaisuudessa ole ja meillä pääkaupungissa Helsingissä ei enää lentokenttää ole. Onko-han nyt jo kohta syytä muuttaa Helsinki-Vantaankin lentokentän nimeksi vain pelkästään Vantaan lentokenttä, kun Helsingissä ei enää lentokenttää ole? Tämä on kuitenkin tulevaisuuteen liittyvä asia. Olen siitä kyllä tyytyväinen, että myös täällä eduskunnassa edustaja Biaudet teki ihan lakialoitteen sen suhteen, että tämä Malmin lentokenttä säätettäisiin, koska siellä on luontoniitty, jossa on hyvin tärkeitä luontoarvoja. Ja, puhemies, sitä olen kummastellut, että me maakuntien keskustalaiset joudumme tässä isossa salissa puolustamaan Helsingin lentokenttää ja tärkeitä luontoarvoja, jotka tämän lentokentän yhteydessä ovat.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Yrttiaho poissa, edustaja Marttinen poissa, edustaja Myllykoski poissa, edustaja Vestman poissa, edustaja Jokinen poissa, edustaja Hoskonen poissa, edustaja Eestilä poissa. — Edustaja Kopra, olkaa hyvä.

22.15 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Imatralla on rautatierajanylityspaikka, jonka kautta liikennöidään Suomen ja Venäjän rautatieverkkojen välillä. Rautatierajanylityspaikalla kuljetetaan tällä hetkellä lähinnä puutavaraa, ja muilta osin sen käyttö on luvanvaraista. Nyt on pitkään ollut vireillä hanke, että tämä rautatierajanylityspaikka kansainvälistettäisiin siten, että Imatran rautatierajanylityspaikan kautta voisi kulkea myös matkustajaliikennettä ja ihan aikataulun mukaan kulkevia junia Suomen ja Venäjän välillä. On tietysti sanomattakin selvää, että jos tällainen säännöllinen matkustajajunaliikenne saataisiin tämän muun tuonti- ja vientiliikenteen ohelle sinne Imatran rautatierajanylityspaikalle, siitä olisi varmasti kansantaloudelle, matkailulle ynnä muulle hyötyä, sen lisäksi että ihmiset pääsisivät puolin ja toisin matkustamaan ja vierailemaan naapurimaissaan.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Hanketta on valmisteltu pitkään sekä Suomen että Venäjän puolella, ja se on kaikin puolin positiivisesti edennyt, mutta vähän puuttuu rahaa edelleen rautatien rakentamisesta sopivalle tasolle sinne alueelle, ja muitakin investointeja sinne tarvitaan. Sekä Suomen että Venäjän puolella on siis halukkuus saada tämä maaliin ja valmistelu pitkällä, mutta eduskunta nyt ei tälläkään kertaa rahaa tähän hankkeeseen myöntänyt. Toivon, että tämä asia pidetään mielessä, ja jos ei sitä rahaa nyt tulevalle vuodelle saada, niin ehkä siihen asiaan voitaisiin sitten lisätalousarviossa palata ja katsoa, että tämäkin hyvä hanke rahoitettaisiin ja saataisiin junat kulkemaan. Kunhan tästä koronapandemiasta selvittää ja olot normalisoituvat ja ihmiset pääsevät matkustamaan, on aivan varma, että hyvin nopeallakin aikavälillä se investointi kyllä maksaa itsensä sitten takaisin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Pauli Kiuru poissa, edustaja Piirainen poissa. — Edustaja Huru, olkaa hyvä.

22.17 Petri Huru ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Täällä monet edustajat, kuten myös edustaja Kettunen, mainitsivat tämän lentoliikenteen tukemisen, jota valtio on tehnyt, ja se on kaikin puolin kannatettavaa. Itse peräänkuuluttaisin kuitenkin myös esimerkiksi Satakunnan lentoliikenteen tukemista, jota Porin kaupunki on itsenäisesti tehnyt — ei itsekäästi, vaan nimenomaan itsenäisesti tehnyt koko maakunnan eteen. Kaipaisinkin tähän jatkossa hallitukselta huomioita rahoituksesta budjettiin.

Satakunta on monella mittarilla Suomelle kokoaan merkittävämpi maakunta viennin osalta. Eri lukuja kun katsoo, niin maakunnan merkitys korostuu, eli se on tosiaan kärkipäässä olevia maakuntia, joten siellä lentoliikenteen turvaaminen on äärimmäisen tärkeää. Toivoisin, että hallitus huomioi tämän seuraavissa lentotukipaketeissa ja Satakunnan lennot saisivat osansa valtiontuesta. — Kiitos.

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

22.19 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu puhemies! Edustaja Huru on aivan oikeassa siinä, että Satakunta on maakuntana suuri pieni tekijä. [Petri Huru: Kyllä!] Tärkeä puheenvuoro sen suhteen, jos varsinkin vielä Pori on kaupunkina satsannut näin paljon lentoliikenteen kehittämiseen.

Mutta mennään, puhemies, vielä takaisin lentokentiltä perusväylänpitöön. Täytyy vielä muistuttaa siitä, että vaikka tänään aikaisemmassa keskustelussa annettiin ymmärtää, että nyt ei olisi satsattu korjausvelan lyhentämiseen tiehoidon osa-alueella, niin nyt kuitenkin on tehty 300 miljoonan tasokorotus perusväylänpitöön tämän hallituksen toimesta. Mutta ennen kaikkea siitä olen tyytyväinen, että parlamentaarisen työryhmän elikkä eduskunnan yksimielinen kanta on se, että tämä 300 miljoonan euron tasokorotus jatkuisi. Siitä voi olla tyytyväinen. Nimittäin kyllä teollisuus investoi, niin kuin tässä Satakuntakin tuotiin esille, ja sitten tuolla pohjoisessa Suomessa varsinkin metsäteollisuus laajasti investoi. Sinne tulee uusia biotuotetehtaita, mekaanisen puuteollisuuden suunnalla sahat laajentavat toimintaa, tulee jopa uusia sahoja. Se tarkoittaa sitä, että kestävä kehityksen mukaisesti puuta liikkuu entistä enemmän teillä ja varsinkin alempiasteisella tieverkostolla. Toin aikaisemmin tässä keskustelussa esille sen, että Suomessa on noin 360 000 kilometriä yksityisteitä ja että nämä tiet pidetään kunnossa. Kyllä keskustan ansiosta nyt 30 miljoonaa euroa tulevalle vuodelle vielä laitetaan lisäsatsausta yksityisteihin.

Budjetin alikohta PTK 152/2021 vp

Tämän lisäksi se on hyvää suhdannepolitiikkaa, mitä hallitus teki viime vuonna. Muistatte varmasti sen, kun poikkeuksellisesti öljyn maailmanmarkkinahinta oli todella alhaalla. Sehän tarkoitti sitä, että bituminkin hinta oli alhaalla. Oli suurta viisautta hallitukselta se, että ymmärrettiin siinä vaiheessa, kun tätä koronaelvittämistäkin tehtiin, lyödä lisää asfaltointia liikenteeseen useitten satojen kilometrien osalta. Ja niin kuin sanottu, tämä on hyvää suhdannepolitiikkaa: silloin, kun hinnat ovat matalina, pitää investoida. Jos bitumin hinta on alhaalla, silloin pitää asfalttikoneitten liikkua. Ja nyt se näkyy. Nyt se kuulkaa näkyy muun muassa Kainuussakin, Vitostien varrella.

Puhemies! Vielä kerran: Kun teollisuus investoi — siellä on isoja teollisuusinvestointeja myös omassa kotikunnassani Kuhmossa, siellä valtion tie on tiellä teollisuuslaitoksen laajentaessa toimintaa — niin kyllä minä toivoisin, että [Puhemies koputtaa] tällaisillekin hankkeille löytyisi vaikka ensi vuoden lisätalousarviossa rahoitus, koska sillä me turvaamme lisää työpaikkoja [Puhemies: Kiitoksia!] tähän maahan.

Yleiskeskustelu päättyi.

Pääluokan käsittely keskeytettiin.