

Plenum

Tisdag 24.4.2018 kl. 14.00—16.07

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av landsvägslagen och till vissa lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 45/2018 rd

Remissdebatt

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras en timme, klockan 14.00—15.00. Om vi inte hinner gå igenom hela talarlistan avbryts behandlingen av ärendet och fortsätter under dagens plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade. Om debatten om ärendet däremot avslutas före den reserverade tiden gått ut går vi över till nästa ärende på dagordningen, det vill säga ärende 4.

Debatt

14.02 **Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herro puhemies! Maanteiden kuntoon ei Suomessa ymmärrettävästi olla tyytyväisiä. Keskeinen ongelma on rahoituksen riittämättömyys, mutta keskustelussa esiin nousevia teemoja ovat myös selkeiden laatuvaatimusten ja laadunvalvonnan puutteet. Hallitus on 12.4.2018 antanut esityksen maantielain uudistamisesta. Esityksellä vastataan näihin haasteisiin. Esitys on myös keskeinen maakuntauudistuksen toimeenpanemiseksi liikenteen alalla. Tämän esityksen tavoitteena on varmistaa maantieverkon valtakunnallinen yhtenäisyys sekä maanteiden riittävä palvelutaso joka puolella maata. Esitys sisältää uudet säännökset tienpidon laatuvaatimuksista, maanteiden palvelutasosta ja kunnossapidon tasosta.

Lakiesityksessä määritellään palvelutasot eri tieluokille: pitkämatkaista liikennettä palveluvalle, valtakunnallisesti merkittävälle runkoverkolle, runkoverkkoon kuulumattomille valta- ja kantateille sekä muille maanteille. Maanteiden laadun varmistamiseksi esityksessä myös lisättäisiin lakiin säännökset tienpidon laadunvalvonnasta ja turvallisuusjohtamisjärjestelmästä. Selkeillä vaatimuksilla ja nykyistä tehokkaammalla valvonnalla aikaansaatava yhtenäinen, turvallinen ja hyvä maanteiden kunto on niin kansalaisten kuin elinkeinoelämän etu.

Arvoisa puhemies! Maakuntauudistuksen myötä pääosa ely-keskusten liikennevastualueiden tehtävistä siirtyy maakuntien hoidettavaksi. Tienpidon tehtävät jakautuisivat jatkossa valtion ja maakuntien välille. Laissa säädettäisiin sopimusmenettelyyn perustuva tienpidon hoitamisesta valtion ja maakuntien yhteistyönä. Tienpito sisältyisi edelleen valtion vastuuseen, maantiet valtion omistukseen, ja tienpitäjänä toimisi edelleen Liikennevirasto, siis valtio.

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

Maakunnat hoitaisivat kuitenkin suurimman osan tienpidon tehtävistä muodostamallaan tienpitoalueilla. Tämän seurauksena alueellinen näkemys tienpidossa vahvistuu merkittävästi. Maakunnat ja valtio sopivat jatkossa tienpidon tehtävien järjestämisestä sekä maakuntien tienpidon rahoituksesta 4-vuotisilla sopimuksilla. Muita maakunnille tulevia liikennetehtäviä ovat liikennejärjestelmäsuunnittelu, yksityistieavustukset ja liikkumisen ohjaus. Maakunnat voivat lisäksi halutessaan ottaa hoidettavakseen joukkoliikenteen suunnittelua ja järjestämistä. Esitys sisältää säännökset näiden tehtävien siirtämisestä valtiolta maakunnille. Lisäksi säännökset maakuntien mahdollisuudesta ottaa saaristoliikenteen tehtäviä hoitaakseen sisältyvät eduskunnalle maaliskuussa annettuun maakuntauudistuksen täytäntöönpanoa koskevaan esitykseen.

Kaikki liikennemuodot kattavasta liikennejärjestelmäsuunnittelusta säädettäisiin nyt ensimmäistä kertaa lain tasolla. Säännökset liikennejärjestelmäsuunnittelusta lisättäisiin maantielakiin, jonka nimi muutettaisiin laiksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä. Tavoitteena on turvata nykyisten hyvien käytäntöjen jatkuminen sekä uusien kehityssuuntien huomioiminen uusissa maakunnissa tehtävässä liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Valtakunnallisella tasolla ei nykyisin ole tehty liikennejärjestelmäsuunnitelmia, joissa esimerkiksi linjattaisiin pitkän aikavälin toimenpiteitä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tämä on selkeä puute. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarjoaisi valtakunnallisen tahtotilan liikennejärjestelmästä ja sen kehittämisestä avoimesti maakuntien, elinkeinoelämän ja kansalaisten käyttöön sekä edistäisi osaltaan yhtenäisen palvelutason turvaamista liikennejärjestelmän käyttäjille koko maassa. Siksi hallitus ehdottaa, että laissa liikennejärjestelmästä ja maanteistä säädettäisiin myös 12-vuotisesta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta. Tällä saadaan aivan uudella tavalla pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Liikenne- ja viestintäministeriö on lisäksi asettanut parlamentaarisen työryhmän, joka täsmentäisi menettelyn, jolla valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma laaditaan.

Arvoisa puhemies! Eduskunnalle on nyt annettu hallituksen esitys, johon sisältyvät ehdotukset ovat tärkeitä tienpidon laadun ja laadunvalvonnan parantamiseksi. Lisäksi esityksen mukaisella tienpidon tehtävien jaolla maakuntien ja valtion kesken saavutetaan parempi alueellisten olojen ja näkemysten huomiointi niin, että turvataan samalla tienpidon valtakunnallinen yhtenäisyys.

Hallituksen esityksellä luodaan myös edellytykset pitkäjänteiselle ja yhteistyöhön perustuvalla, ketterällä ja kokeilevalla liikennejärjestelmäsuunnittelulla, jossa yhteensovitaan valtakunnalliset ja alueelliset tavoitteet. Toivon, että esitys saa myönteisen vastaanoton ja että voimme toteuttaa nämä tärkeät uudistukset. — Kiitos.

14.08 Timo Heinonen kok: Arvoisa herra puhemies! Hyvä ministeri, hyvät edustajakollegat ja muut paikalla olijat! Liikenneministeri Anne Bernerille täytyy antaa kiitosta siitä, että teidän johdollanne ensimmäistä kertaa ryhdyttiin toimeen tämän pitkään, vuosikausia, vaalikausia kasvaneen korjausvelan pienentämiseksi. Siitä on erilaisia arvioita. Tämän vaalikauden alussa arvioitiin korjausvelan olleen ainakin noin 2,5 miljardia euroa, ja tällä vaalikaudella on merkittävästi rahoitusta laitettu nimenomaan tämän korjausvelan pienentämiseksi vuosina 2016, 2017 ja 2018 eli tänä vuonna.

Siitä huolimatta edelleen tehtävää riittää, eli emme ole saavuttaneet vielä sitä tasoa, mikä pitää olla, ja sen takia on hyvä, että parlamentaarisesti on pohdittu myös sitä, että voi-

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

taisiin tehdä pidempiä suunnitelmia tämän korjausvelan suhteen mutta myös liikennehankkeiden rahoituksen suhteen yhdessä yli vaalikausienkin.

Me tarvitsemme ehdottomasti tällaisen Korjausvelka II -ohjelman, jossa nyt mentäisiin edelleen sinne valtion teille, jotka ovat valtateitä ja kantateitä, mutta ennen kaikkea siitä alaspäin olevia pienempiä valtion teitä, niin asfaltteita kuin paljon sorateitä. Olen varma, että tässäkin salissa paikalla olevien kaikkien kansanedustajien omista vaalipiireistä näitä teitä löytyy, puhumattakaan paikalla olevasta yleisöstä, joista varmasti monen kodin lähetyviltä löytyy luvattoman huonossa kunnossa olevia valtion pienempiä teitä.

Tässä keskustelin kollegani Eero Suutarin kanssa siitä, miten heidänkin alueellaan kuten myös omalla kotiseudullani maaseudulla on vanhoja teitä kuorittu nyt asfaltista pois ja on ajateltu, että ne saadaan paremmiksi sillä, että enää ei öljysoralla pystytä paikkaamaan niitä jokakeväisiä reikiä. Mutta nyt ongelma alkaa olla se, että aika monet meidän tiemme, jotka on pääasiassa rakennettu 60—70-luvulla, alkavat pettää myös rungoiltaan, ja silloin nämä tiet vaativat kyllä huomattavasti lisää panostuksia. Pelkästään lumen lanaamisella taikka pienellä pintasorastuksella nämä eivät enää kuntoon tule.

Tässä esityksessä laiksi maantielain muuttamisesta esitetään siis osana maakuntauudistusta, että tietyllä tavalla tätä vastuuta liikenneverkon huolehtimisesta ja ylläpidosta siirtyy maakunnille, ja pidän sitä itse myönteisenä asiana. Siellä lähellä ihmisiä on varmasti paremmin tietoa, mitä teitä, minkälaisia kunnostuksia sinne tarvitaan. Tällä hetkellä kilpailutusalueet, niin kuin tässä paksussa esityksessä todetaan, ovat kovin suuria. Puhutaan yli 1 000 kilometristä, ainakin tällä alueella, minkä itse parhaiten tunnen, ja silloin yhden kilpailutuksen myötä hoidettavaksi tulee kaikki siitä moottoritiestä siihen pienimpään valtion hiekkatiehen. Kyllä itse pohtisin myös sitä, kuinka paljon tätä alihankintaketjua voi siellä taustalla olla, sillä tällä hetkellä kyllä varsinkin pienempien teiden kunnostus ja vuotuinen ylläpito, jopa viikoittainen, päivittäinenkin ylläpito, on luvattoman huonossa kunnossa. Itse toivon, että tämä uudistus tuo tätäkin päätöksentekoa lähemmäksi tienkäyttäjiä, niitä, jotka tietävät, mitä siellä tarvitsee tehdä, eikä niin, että tietokoneelta katsotaan, että nyt tuo sora on käytetty ja sitä ei ole. Tai niin kuin minulle yksi urakoitsija kertoi, että tietylle alueelle on määritelty vain tietty soratarve ja urakoitsija voi lorauttaa sen kaiken vaikkapa sille yhdelle tiepätkälle ja toiselle ei jää yhtään. Ei tämä näin voi enää jatkossa olla.

Arvoisa puhemies! Esityksessä kerrotaan, että meidän maamme tieverkko on kaiken kaikkiaan yli 450 000 kilometriä, tästä yksityis- ja metsäautoteiden osuus on noin 350 000 kilometriä, ja nyt aika usein maaseudulla on niin, että aika lähelle samankokoinen yksityistie verrattuna valtion tiehen on tällä hetkellä paremmassa kunnossa. Ja siinä kyllä tullaan siihen kohtaan, että pitää kysyä, missä silloin on vika, ja pidän erittäin myönteisenä, että liikenneministeri Bernerin johdolla nyt näitä määrittämiä myös tarkistetaan tienpidon tasoisista.

Yksi, mikä nousee myös täällä esille, on kevyen liikenteen väylät, joita maassamme on yli 5 000 kilometriä — voisi todeta yhtä hyvin, että vain 5 000 kilometriä. Tarve olisi merkittävästi suurempi, ja niitä ei oman 11 vuoden kansanedustajaurani aikana olla taidettu valtion toimesta rakentaa kuin muutama hassu kilometri. Valtaosa niistä on sysätty muiden vastuulle.

Sitten tämä vähäliikenteinen tiestö, alempi hoitoluokka, mihin kuuluu 41 000 kilometriä tiestöä eli puolet koko maamme maantieverkosta, on nimenomaan se, mihin me tarvitsemme nyt lisää panostuksia.

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

Arvoisa puhemies! Viittasin tuossa edellä näihin päivittäisen kunnossapidon urakka-alueisiin. Niitä on 80, ja urakat kilpailutetaan, ja niiden kesto on yleensä viisi vuotta. Tässä todetaan, että aliurakoitsijaketjua ei ole nykyisin laissa rajoitettu, ja itse toivon, että sitä pohdittaisiin, että se vastuu olisi selkeämmin tiedossa, kuka vastaa, keneen otetaan yhteyttä. Tällä hetkellä Tielinjalle soitetaan, ja tuntuu siltä, että eivät ne viestit sieltä mene oikeasti sinne paikan päälle.

Arvoisa puhemies! Tämä puheenvuoro ei ole missään tapauksessa arvostelua niitä kohtaan, jotka näitä teitä hoitavat, vaan sitä kohtaan, että näille teille ohjataan liian vähän rahoitusta tällä hetkellä. Ja valitettavasti tällä hetkellä tuntuu siltä — niin kuin tuntui jo viime hallituskaudellakin, eli kaikki puolueet tästäkin salista ovat sinä aikana hallituksessa olleet [Puhemies koputtaa] — että tiekarhu on se, jota eniten tässä kaipaa ja joka tuntuu olevan tämän maan uhanalaisin toimi.

14.15 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys uudeksi maantieliaiksi on mielestäni hyvä ja perusteltu. Toivon, että tämän lain myötä päästään Suomessa siihen tilanteeseen, että tieverkkoa koko maan alueella hoidetaan kestävästi, niin että niin sanotut valtatiet, maantiet, runkoverkko pidetään erinomaisessa kunnossa, koska se on se iso verisuonisto, jolla Suomi elää.

Mutta jotta koko Suomi voisi hyvin, niin alempi tieverkko kuuluu tähän järjestelmään aivan yhtä olennaisesti. Pitää muistaa näin biotalouden luvattuna aikana, että joka ainoa puumotti, mikä metsistämme lähtee, nousee aina kumipyörille ja se on hiekkatiellä, soratiellä: ensin yksityistiellä, metsäautotiellä, ja sieltä se tulee sitten alemmalle maantieverkolle, joka on soratiestöä poikkeuksetta.

Eli meidän pitää nyt nähdä tässä asiassa se suuri rikkaus, että kun ollaan luomassa uutta järjestelmää ja tekemässä uutta maakuntauudistusta, niin meidän on hajautettava vastuuta, mikä on tämän lain merkittävä yksi sisältö. Mutta siihen sisältyy mielestäni myös velvoite siitä, että meidän tulee nyt nähdä tämä uusi tilanne mahdollisuutena muuttaa nykyistä menettelyä siihen suuntaan, että tienhoidon vastuu annetaan maakunnille ja sen jälkeen pidetään huoli paremmista teistä, asfaltoidut tiet laitetaan kuntoon lisääntyvillä määrärahoilla — etsittäköön sitten vaikka uusia rahoituskeinoja tai uusia työmenetelmiä, joilla pystytään tekemään hommia tehokkaammin.

Mutta nykymenohan ei pitemmän päälle enää oikein käy: lämmennyt ilmasto, valtavat sateet, samana talvena voi olla kymmenen talvea — välillä sataa vettä, välillä on 10 astetta pakkasta — käytetään maantiesuolaa ynnä muuta. Se syö tienpintaa todella nopeasti ja aiheuttaa sen, että tie kuluu entistä paljon nopeammin. Silloinhan, kun oli vielä vanhat kunnan talvet ja oli pitkiä pakkasjaksoja, tiestö ei juurikaan kulunut, mutta tänä päivänä se tekee sitä joka päivä. Tämän takia muuttuneet olosuhteet pitää huomioida ja esimerkiksi alemmalle tieverkolle, sorateille, joita Suomessa on satojatuhansia kilometrejä, pitää todellakin saada palautettua tiekarhu.

Olen tehnyt tästä aloitteen liikenneministeri Bernerille koskien Pohjois-Karjalan maakuntaa. Siellä on noin 4 000 kilometriä soratieverkkoa. Ministeri Berner on tässä tehnyt erittäin hyvää yhteistyötä, ja olemme asiassa pikkuhiljaa etenemässä, toivon mukaan maaliin asti. Nimittäin se 4 000 kilometrin tienpätkä, joka valtiolla on alemmaa tieverkkoa, soratietä Pohjois-Karjalassa, on helposti laitettavissa kuntoon tänä päivänä. Se tarvitsee kaksi asiaa: toinen on tierungon kuivattaminen eli ravien kaivaminen riittävän syväksi ja veden johtaminen teialueelta kokonaan pois, ja toinen on tienpinnan muotoilu tiehöylää

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

käyttään. Se ei ole mitään rakettitiedettä, siihen riittää Kiteellä valmistettu tiehöylä, Esa Halttusen valmistamat tiehöylät, joilla se homma pystytään tekemään. Se on erittäin edullista työtä. Kun kerran sen tienrunгон laittaa kuntoon, se on sen jälkeen helppohoitoinen ja kantava.

Tämän päivän metsäkuljetukset teillämme ovat sellaisia, jotka aiheuttavat valtavia paineita. Akselipainot ovat nousseet viime vuosina valtavasti. Tiedätte nykyiset rekat ja mitä ne olivat 30 vuotta sitten. Ero on kuin yöllä ja päivällä. Tämän päivän superrekka voi painaa 70—80 tonnia, ja sellaisella kun ajetaan huonokuntoisella tiellä, jonka vesitalous ei ole kunnossa, niin sillä tielläpä ei sen jälkeen millään muulla enää pääsekään.

Tämän takia on tärkeä huomata se, että meidän on päästävä uudelle aikakaudelle, ja tämä maantielaki mahdollistaa sen. Mutta se ei onnistu vielä tälläkään, vaan eduskunnalta pitää löytyä yhteistä tahtoa yli vaalikausien, että aidosti paneudumme tähän ongelmaan: otetaan riittävät määrärahat isoihin infrahankkeisiin, joilla isompia teitä hoidetaan tai uusia rakennetaan, ja sitten perustienpidon ja perusradanpidon rahat saadaan riittävälle tasolle. Se vaje, mikä meille on päässyt vuosien saatossa syntymään, on miljarditasoinen vaje. Tällä vaalikaudellahan on noin vajaalla miljardilla eurolla niitä korjattu. Olemme saaneet teiden kunnan rapautumisen pysähtymään, mutta jonkun verran parannustakin on saatu aikaan. Mutta tällaisia vaalikausia pitää olla monta peräkkäin, että pääsemme oikealle tasolle.

Arvoisa puhemies! Lopuksi runkotieverkosta sen verran vielä, että kun laitetaan tieverkkoja ja nyt arvioidaan, mikä on valtakunnallinen runkotieverkko, niin Itä-Suomen osalta edellytän sitä, että liikenneministeriö ottaa vakavasti sen esityksen, että saadaan myös Kuutostie Joensuuhun asti ja siitä ohi sellaiseksi valtakunnalliseksi runkotieksi, jota kehitetään ja korjataan koko ajan, koska se on valtava valtasuoni tuleville raaka-ainekuljetuksille ja myös kasvavalle turismille.

Sitten vielä itärata. Se on tänä päivänä erittäin hyvä ja liikennöity rata, mutta käytännössä Imatran jälkeen Joensuuta kohti radan kunto on huono eikä mahdollista nopeaa henkilöliikennettä, joka olisi ratkaisevan hyvä kehityssuunta sille, että saataisiin ilmastoystävällistä kuljetusmuotoa myös turistipuolelle. Ja kun ihmiset tulevat tänne pääkaupunkiseudulle käymään tai menevät sinne päin, niin juna olisi niissä olosuhteissa erittäin hyvä vaihtoehto erittäin monelle ihmiselle ja olisi myös erittäin nopea, koska se pudottaisi matkustus-aikaa vajaalla tunnilla alaspäin, mikä olisi jo erittäin hyvä edistysaskel liikenteen kannalta.

Toivon, että tämä laki menestyy, käsittelyssä saadaan voimaan, ja toinen toivomus on, että seuraavallakin vaalikaudella eduskunta on viisas ja antaa riittäviä määrärahoja teiden kunnan olennaiseen parantamiseen.

14.22 **Katja Taimela sd:** Arvoisa herra puhemies! Koen, että tämä uudistus on tavallaan maakuntauudistus liikenteen puolelta ja maakuntauudistuksen toteuduttua sinällään varsin järkevä. Suuri muutos koskee järjestämisvastuuta. Ely-keskukset kun puretaan, alueelliset tehtävät siirtyvät maakunnille, lupa-asiat Liikennevirastoon sekä tien ohjausjärjestelmät valmistelussa olevaan Liikenneviraston valtionyhtiöön. Jatkossa maakunnat järjestävät tienpidon enintään yhdeksällä tienpitoalueella. Määrällisestihän tuo on sama määrä kuin tällä hetkellä on liikenneasioita hoitavia elyjä. Maakunnat sopivat sitten alueet keskenään yhdessä valtion kanssa tehdyin sopimuksin.

Mitä tapahtuu sitten käytännössä? Rahoitus ei muutu. Pula rahoituksesta tulee varmasti jatkumaan. Jokaisen eduskuntapuolueen on varmasti se myönnettävä. Maakunnille annet-

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

tavat mahdollisuudet esim. alueellisen raideliikenteen järjestämiseen ovat lähinnä kuntien rahoituksen varassa, ja pienemmille maakunnille jyvittyvä liikenne-raha on niin pieni, ettei se välttämättä mahdollista järkevintä toteutustapaa parannusinvestoinneissa. Ajattelen niin, että verrattuna nykyiseen maakuntaliittovetoiseen liikennejärjestelmäsunnitteluun maakunnan rooli muuttuu vahvemmassi mutta lopullinen sanavalinta jää pitkälti valtion kukkarolle ja vaatii sitä kautta myös toimenpiteitä tulevilta hallituksilta. Jotta tässä muutoksessa onnistutaan aidosti, maakuntien ja valtion keskenään sopimisen pitää olla varsin tehokasta. Riskinä näen myös roolien epäselvyyden. Ainakin alkuvaiheessa muutos lisää byrokratiaa ja normiohjausta, eli riittävä resursointi on aivan avainkysymys.

Ehkäpä tässäkin maakuntaudistuksen osassa olisi kannattanut edetä maltillisemmin vaikkapa joidenkin kokeilujen kautta, mutta niin kuin alussa totesin, maakuntaudistuksen toteuduttua tämä on sinällään järkevä hallituksen lakiesitys, ja nyt sitten, kun tämä on tänään lähetekeskustelussa, päästään valiokuntatyössä tähän jatkossa paremmin paneutumaan.

14.24 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esitys perustuu pääosin maakuntaudistukseen, jossa ely-keskukset lakkaavat ja uudet maakunnat aloittavat vuoden 2020 alussa toimintansa. Tässä yhteydessä pääosa elyjen liikennevastuutehtävistä siirtyy maakunnille. Kun jatkossa siis maakunnat hoitavat tienpidon tehtäviä yhdeksällä tienpitoalueella valtion kanssa tehtävien sopimusten kanssa, niin mielestäni on erittäin tärkeää, että tienpidon kilpailutuksiin ja niiden kilpailutusten ja tien kunnan hoidon seurantaan kiinnitetään jatkossa erityistä huomiota. Turvalliset ja parempikuntoiset tiet ovat kaikille meille suomalaisille, niin kansalaisille kuin myöskin yritys-elämälle, äärettömän tärkeä asia. Tien kunnossapitoalueiden tulee olla yhtenäisiä ja oikean kokoisia, ei liian suuria kokonaisuuksia, jotta myöskin pienet yritykset siellä maakunnissa pystyvät toimimaan ja hoitamaan teitä.

Tämä hallituksen esitys on pääosin hallinnollinen, mutta tässäkin yhteydessä haluan itsekini tuoda esille ja nostaa esille perusväylänpidon rahoituksen tason, jotta se on myöskin tulevaisuudessa riittävällä tasolla. Tällä hallituskaudella on tehty ennätysmäinen, noin miljardin euron satsaus perusväylänpidon rahoituksen nostoon, se on hyvä asia, ja ollaan tämän korjausvelan tahtuminen saatu suoritettua. Tämä mennyt talvi on osoittanut etenkin sen, että tiet ovat todella huonossa kunnossa, ja teiden kunnan ylläpitämiseen tulee panostaa todella paljon, se on meille kaikille tärkeää.

Arvoisa puhemies! Haluan nostaa oikeastaan yhden asian vielä täältä isosta lakikokonaisuudesta esille, ja se on laki Saimaan kanavan Venäjälle kuuluvan osan ja siihen liittyvän alueen vuokraamisesta Suomen tasavallalle. Tässä laissa lisätään komission jäseneksi Etelä-Karjalan maakunta, joka tulee vastaamaan pelastustoimesta ja ensihoidosta, kun maakuntalaki tulee voimaan. Arvoisa liikenneministeri, haluan kysyä teiltä, jos te pystytte vastaamaan tähän: kuka kantaa tämän maakuntaudistuksen jälkeen kanavan huoltotien kunnosta ja hoidosta vastuun? Se tie on todella huonossa kunnossa, ja siellä on sattunut todella vakavia onnettomuuksia viime vuosien aikana, ja sitä ollaan toivottu, että tämä tie saataisiin parempikuntoiseksi.

14.27 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa puhemies! On tosiaan hyvä, että maantielakiluonnoksessa on tavoitteena pitkäjänteisyys ja pääväylille asetettavat tasovaatimukset. Pääosa

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

ely-keskusten liikennevastuusta siirtyy siis maakunnille vuonna 20. Laissa luvataan myös elinkeinoelämän tarpeet turvata.

Rahoitus- ja toimenpideohjelma on tarkoitus asettaa 12 vuodelle, ennen kaikkea uusien väylien osalta, mutta samalla täytyy muistaa, että myös alempi tieverkko, joka on varsinkin metsäteollisuudelle tärkeä, täytyy pitää kunnossa. Nämä sääolosuhteet todella ovat muuttuneet, ja raskaat rekat painavat näitä teitä urille. Jopa pääteillä, puhumattakaan seututeistä, on reikiä.

Täytyy, totta kai, kiittää hallitusta ja liikenneministeriä siitä, että teiden korjausvelkaa on nyt hoidettu ja tällä kaudella on tullut satoja miljoonia, kokonaispanos lähenee miljardia, mutta todella samaan aikaan tiet huononevat koko ajan.

Kiinnittäisin huomiota myös siihen, että meillä on todellakin paljon tällaisia seutukaupunkeja, jotka eivät ole siis suurkaupunkeja, vaan nimenomaan siellä tehdään paljon tätä Suomen kansantuotetta, raskasta teollisuutta, puunjalostusta, koneteollisuutta. Se tapahtuu etäämmällä keskukaupungeista. Elinvoimaa tukevan väyläverkoston kehittämisessä nimenomaan näille maakunnille tulee suoraa rahaa, ja se on seutukaupunkien näkemyksien mukaista. Suuria kaupunkeja tietysti kiinnostavat isot miljardihankkeet, metrot, ratikat ja joukkoliikenne, mutta nimenomaan näiden kaupunkien liikenneväylät, joissa tätä Suomen kansantuotetta tehdään, pitää muistaa.

Sen verran harppaan junapuolelle myös, että nyt Suomen täytyy olla todella aktiivinen tämän TEN-T-pääjunaradan saamiseksi kuntoon. Siinä on muun muassa tämä Tampere—Seinäjoki-väli, johon pitäisi saada toinen raide. Tavarakuljetuksiin taas Porin ja Rauman satamiin tarjoaisi Pori—Parkano—Haapamäki-junarata hyvän vaihtoehdon.

Mutta jos palataan vielä teihin, niin kuin täällä on nyt mainittu ja avattu tämä pandoran lipas näistä teistä, niin kyllä Kolmostien saaminen on tärkeä myös näihin tavoitteisiin. Ajatelkaa, Vanhasen hallitusaikana se oli jo listalla numero 12. Kymmenen hanketta toteutettiin, seuraava hallitus pudotti sitten pois tämän valtatie 3:n, joka siis on monen maakunnan välinen tie ja on läntisen Suomen valtavylyä. Siellä on ylivoimaisesti eniten liikennettä näistä pohjoiseen suuntaavista teistä. Sinne täytyisi ehdottomasti saada myös tällä tulevalta kaudella sitten rahoitusta niin, etteivät rekat jyrää läpi Hämeenkyrön kylän.

Kyllä minä liputtaisin myös sen puolesta, että me saisimme näitä tieyhtiöitä myös, niin kuin Keski-Euroopassakin on, että meillä olisi myös sitten se ansaintalogiikka ja tiemaksut joissakin tapauksissa. Itse olisin valmis [Puhemies koputtaa] maksamaan siitä, että pääsisi ajamaan hyvää tietä.

14.30 Mats Löfström r: Ärade talman! Tack för ministerns introduktion. Denna proposition föreslår ändringar i landsvägslagen för att överföra uppgifter inom trafik från staten till de föreslagna landskapen. Lagförslaget berör många olika delar som redan lyfts upp här i debatten. Jag tänker dock fokusera på förbindelsebåtarna och vägfärjornas trafik.

Enligt lagförslaget är det landskapen som i framtiden ska ansvara för planeringen av skärgårdens förbindelsefartygstrafik samt för understödsuppgifterna som berör vajerfärjor och färjplatser längs enskilda vägar. Enligt lagförslaget ska staten bevilja särskilt understöd för vajerfärjor och frigående färjor som hör till enskilda vägar. Detta är mycket bra. En väsentlig sak är att trygga denna trafik, att denna trafik fortsätter att vara avgiftsfri även efter att landskapen har tagit över verksamheten. Särskilt för den fasta bosättningen är detta viktigt. Färjorna utgör, i synnerhet för de fast bosatta, landsvägar över vatten. Färjeservi-

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

cen är en förutsättning för fungerande trafik och en levande skärgård i såväl Åboland och Nyland som i Insjöfinland.

Ministern har tidigare under perioden säkerställt att färjetrafiken inte blir avgiftsbelagd, något statsrådet har möjlighet att besluta om genom förordning. Jag vill tacka ministern för att man inte infört några avgifter, och det föreslås inte heller i detta förslag. Men det är viktigt att följa med att så inte blir fallet då landskapen kommer att ta över detta ansvar. En avgiftsbeläggning av färjetrafiken skulle skapa en ojämlikhet mellan skärgården och övriga Finland, då man ingen annanstans i Finland har infört vägavgifter som skulle begränsa möjligheten att nå grundläggande basservice såsom skola och butik eller arbetsplatser, eller begränsa möjligheter att sköta frakttjänster. Det är därför viktigt att säkerställa det statliga ansvaret för att inte det ska bli fallet i de nya landskapen.

Jag skulle därför vilja föreslå att man tillsätter en arbetsgrupp som skulle ha som uppgift att från grunden se på hur man kunde rationalisera förbindelsebåttrafiken och anbudsförfarandet utgående från lokal sakkunskap. Detta har även föreslagits av utskärtsdelegationen. Arbetsgruppen kunde bestå av statliga och lokala tjänstemän, skärgårdsbor och skärgårdsföretagare, och arbeta för att möjligheterna att bo i skärgården utvecklas. Här kunde säkert också finnas möjlighet att testa olika automatiseringslösningar och andra tekniska innovationer. Den batteridrivna färjan Elektra mellan Pargas och Nagu är ett sådant exempel. Den färjan som drivs av statliga Finferries blev förra veckan utsedd till årets fartyg vid sjöfartskonferensen Sulphur Cap 2020 i Amsterdam.

Vägfärjorna och förbindelsebåtarna är vägar över vatten och avgörande för att skärgården ska leva. Det är därför viktigt att säkerställa att landskapsreformen inte äventyrar finansieringen av dem. — Tack.

14.36 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa herra puhemies! On todella syytä kiittää tästä laakiehdotuksesta.

Jos katsoo suuremmassa kuvassa tätä vaalikautta, niin mehän olemme eläneet liikennepolitiikan uudelleentulemisen, renessanssin, aikaa. Tällä viittaa muun muassa korjausvelkarahoituksen toteuttamiseen, lähes miljardi euroa. Tällä viittaa myöskin siihen, että vaalikauden alussa monet yhtiöt liikennealalla — Finnair, VR, Finavia — olivat aika huonossa kunnossa, nyt ne ovat erittäin kovassa iskussa, palvelevat sillä tavalla suomalaista liikennettä hyvin laajasti. Edelleen me olemme liikenneverkkorahoitusta selvittäneet sekä hallituksen toimesta että parlamentaarisen työryhmän toimesta, ja ei ole ollut helppoa valtiovarainministeriön, etten sanoisi, puristuksessa, mutta eteenpäin on kuitenkin päästy.

Tämä lakiesitys toisaalta ei muuta sitä, että valtio rahoittaa edelleen meillä väylärahoituksen, ja Liikenneviraston roolikin säilyy aika paljon samana, mutta toisaalta tulee sitten maakunnille päätösvaltaa vaikuttaa maakunnan omiin kehittämissasioihin, ja se on totta kai hyvä asia. Tärkeätä on, että säilyy pitkäjänteisyys: monet tiet menevät monen maakunnan alueella, vaikka nyt Ysitiie, jota paljon ajan, lähtee Turusta tuonne Joensuuhun — tai voisi sanoa, että Tukholmasta Petroskoihin saakka — ja sillä tavalla kulkee läpi maan.

Arvoisa puhemies! Todella meillä on pitkän kehityksen tuloksena alemman tason tieverkosto isossa haasteessa nykyisen raskaan liikenteen ja ennen kaikkea sään vuoksi — esimerkiksi viime syksynä, kun joka päivä satoi. Varsinkin meillä päin tällaisilla savipohjaisilla teillä sää syö rotan lailla teiden kuntoa, myöskin päällysteiden kuntoa, kun nollan molemmin puolin kosteassa ilmassa sää vaihtelee. Näin ollen on hyvä, että on löydetty ymmärtääkseni vähän hätärahoitustakin tähän tilanteeseen, mutta todella toivoisimme, että

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

tällä vaalikaudella voidaan nyt vielä katsoa, vaikka lisätalousarvion kautta, miten voimme yhdessä näitten uudistusten kanssa tuoda tähän tilanteeseen helpotusta. On selvää, että me tarvitsemme uuden korjausvelkaohjelman kuin mikä tällä vaalikaudella toteutettiin.

Ja lopuksi, puhemies: Tunnin työssäkäyntialueesta puhutaan paljon, se on tärkeää. Kuten edustaja Alatalo sanoi, minusta nämä vientiväylät pitää laittaa ensin kuntoon seutukaupungeissa ja maakuntakeskuksissa, mutta totta kai työmatkaliikenne on tärkeä, ja tunnin työmatka lyhenee, kun liikennevälineet ja liikenneyhteydet paranevat. Niitä voi tulla eri puolille Suomea, vaikka Joensuu—Kuopio-alueelle, ennen kaikkea tänne [Puhemies koputtaa] Etelä-Suomen kolmioon, Turku—Tampere—Helsinki-kolmioon. Sinne voisi teoriassa syntyä tunnin työssäkäyntialue, [Puhemies koputtaa] ja kun siihen otetaan lähiseutuliikenne hyvin mukaan, niin tällä tavalla voidaan myöskin alueellista [Puhemies koputtaa] kehitystä edistää tasapainoisesti, herra puhemies.

14.39 Mirja Vehkaperä kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikenneministeri Bernerin esitelmän maantielain kohdalla voimme todeta historian siipien havinaa. Meillä on esillä esitys, joka vahvistaa maakuntapäätäjien asemaa päättää tulevista maakuntakaavoista, asumiseen, liikenteeseen, palveluihin, elinvoimaan liittyvistä asioista, jotka koskevat maakunnan omia tärkeitä liikennehankkeita, infran kunnossapitoa, väylien palvelutasoa. Siis vaaleilla valitut maakuntapäätäjät tulevat tekemään isoja, tärkeitä päätöksiä sen oman elinvoiman, myös elinkeinoelämän tarpeista ja ihmisten liikkuvuuden parantamiseksi siellä omisissa maakunnissa.

Uudistuksen kolme keskeisintä kohtaa ovat ne, että tienpidon laadun varmistamiseksi ja valvonnan parantamiseksi esitetään kriteereitä palvelutasolle, kunnossapidolle ja valvonnan tienpidon osalta. Nämä ovat kaikki tervetulleita, kun olemme kuulleet erilaisista maakunnan tarpeista ja esimerkiksi nyt kelirikon ollessa erilaisista kunnostustarpeista.

Tienpidon järjestysmalli tuo nelivuotisen sopimuksen valtion ja maakuntien välille. Siinä sovitaan palvelukriteerit täyttävästä tasosta ja näin ollen myöskin rahoituksesta. Tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman, jonka mukaan alueiden käyttötavoitteet otetaan erittäin vahvasti maakunnissa käyttöön, pitää nojata ja olla yhtä valtakunnallisen 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Me alamme nyt parlamentaarisessa ryhmässä eduskunnan päässä valmistelemaan sitä, mitä tuleva 12 vuoden eduskunnan hyväksymä liikennejärjestelmäsuunnitelma tulee pitämään sisällään. Sen vuoksi on tärkeää, että me aloitamme sen työn nyt valtakunnallisesti, jotta maakunnat pystyvät tekemään myöskin omat maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmansa valmiiksi.

Arvoisa puhemies! Alleviivaan itsekkin sitä, että kun väylien, liikenteen, perusväylänpidon rahoitus on se 410 miljoonaa euroa vuositasolla, niin tuleeko tämä taso oikeasti kattamaan ja riittämään tulevina vuosina. On väistämätöntä, että tarvitsemme edelleenkin liikenteen rahoituksen uudistusta, jossa mietitään liikenteen verotusta, maksuja, taksoja, miten me perimme liikenteestä rahoitusta. Mutta me tarvitsemme myöskin valtion budjetin ulkopuolista rahoitusta tähän mukaan, ja siksi yhteinen näkemys hankekohtaisista yhtiöistä ja muista tulevista tulovirroista vaikka EU-tasolta ovat tervetulleita ajatuksia tuleville vuosille. Me tarvitsemme liikenneväyliin lisää rahoitusta, [Puhemies koputtaa] ja sitä toivottavasti saamme.

14.43 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Ei voisi olla sopivampaa vuodenaikaa käydä keskustelua maantielain muuttamisesta kuin tämä huhtikuu yleensä on.

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

Tässä vaiheessa joka puolella, kun tuolla ympäri Suomea liikkuu, teiden kunto ja kunnossapito nousevat keskustelunaiheeksi.

Korjausvelka lienee yleisimmin käytettyjä sanoja tässäkin salissa, ja korjausvelan huomioimiseen tällä hallituskaudella on kiinnitetty erityistä huomiota, ja siitä täytyy antaa erityinen kiitosmaininta ministerille ja hänelle johtamalleen ministeriölle.

Nyt on kiinnitetty huomiota siihen todelliseen ongelmaan, mikä Suomen perusväylänpidossa on ollut, että teiden kunto tai yleensä väylien kunto — mutta erityisesti nyt tähän vuodenaikaan voisi sanoa, että teiden kunto — on päästetty liian huonolle tasolle. Jokainen, joka tuolla liikkuu, joutuu sen päivittäin toteamaan.

Sen lisäksi, että teiden kuntoon, laatuun ja kunnossapidon laatuun kiinnitetään huomiota, tällä hallituskaudella on osoitettu myös rahoitusta esimerkiksi tavalla kunnossapitoon, korjaukseen ja myös uudisrakentamiseen, mutta tulevaisuudessa pitää tietenkin miettiä tätä rahoituksen kokonaisuutta. Tällä hetkellä tämä budjettiperusteinen rahoitus, millä Suomessa on edetty, omasta mielestäni on tullut tiensä päähän, ja meidän pitää löytää uusia rahoitusratkaisuja.

Valvonta on mielenkiintoinen asia, ja yhtenä esimerkkinä siitä, miten teiden kuntoa valvottaisiin, esimerkiksi valiokunnassa ollaan kuultu, että ammattiryhmistä maitoautonkuljettajat voisivat suorittaa teiden kunnan valvontaa, sitä kautta hyödyntää digitalisaatiota ja ilmoittaa tienpitäjille ja liikkujille, missä on huonokuntoista ja sellaista vauriota tiessä, josta saattaisi olla jopa liikenneturvallisuudelle haittaa. Tähän asiaan pitää kiinnittää myös huomiota.

Tuleva parlamentaarinen työryhmä kun aloittaa työnsä täällä 12 vuoden seurantaryhmässä, millä pyritään 12 vuoden ohjelmaan, mielestäni sen pitää aloittaa ensimmäiseksi runkoverkkoselvityksellä, missä määritellään Suomen runkoverkko ja TEN-T-verkosto. Sillä lailla päästään siitä liikkeelle, että alueet tulee huomioitua, ja kun maakuntien vastuulle tässä teiden kunnossapidossa ja näissä tulevaisuudessa aika suuri osa siirtyy, niin tämän runkoverkkoselvityksen pitää olla tehtynä. Sen jälkeen kun valtion omistamilla teillä säilyy tienpitäjävälvollisuus valtiolla, tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman pitää sisältää sitten myös rahoitusvaihtoehdot ja suunnitelmat tuleville hallituskausille.

14.46 Peter Östman kd: Arvoisa puhemies! Haluan ensiksi myös kiittää ministeri Berneriä tästä erinomaisesta lakiesityksestä. Lupasin tällä kertaa poikkeuksellisesti kiittää myös koko hallitusta, koska minulla on hallituksen johto käsissäni — lainasin nimittäin edustaja Pakkaselta laturijohdon tässä, kun hallituspuolueitten kollegojen puheenvuorot kestivät niin pitkään, kun he kiittivät kanssa niin paljon. Mutta hyvä esitys tämä on.

Liikenneinfra on tärkeä kilpailukykytekijä ja on siksi pidettävä kunnossa, ja sitä on kehitettävä. Teiden kunto on ollut puheenaihe vuodesta toiseen, ja on pohdittu, mistä asioiden kuntoon saattaminen kiikastaa. Korjausvelka, niin kuin me olemme kuulleet useampaan otteeseen tässä jo, on kasvanut vuosi vuodelta. Yksi suuri ongelma, mitä tulee teiden kunnossapitoon, on johtunut siitä, että hankintakokonaisuuksista on tehty niin isoja, että niissä on pienempiin osiin ollut vaikea puuttua. Joustavuus on mennyt siinä, kun on niputettu liian iso urakkavastuu yhteen. Siksi on tarpeen ottaa käynnistyvissä urakoissa käyttöön uusi kunnossapidon urakkamalli, ja urakoitsijan valinnassa tulee korostaa aiempaa enemmän laatutekijöitä. Urakkamallissa nykyinen kokonaishinta on syytä korvata myös tavoitehinnalla, eli urakoitsijalle maksettaisiin toimenpiteiden perusteella, ja jos tavoitehinta ylittyy tai alittuu, niin haitta tai hyöty jaettaisiin tilaajan ja urakoitsijan kesken.

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

Nykyrahoituksella korjausvelka kasvaa, niin kuin todettiin, ja siksi Suomen on pakko uudistaa olemassa olevia rahoitusrakenteita ja toimintamalleja sekä päätöksentekoa. Olen saanut osallistua parlamentaariseen liikennetyöryhmään, ja parlamentaarinen työryhmän sai juuri työnsä valmiiksi ja pääsi yksimielisesti yhteisymmärrykseen. Liikenneverkon rahoitusta koskeva parlamentaarinen työryhmä ehdotti pitkäjänteistä 12 vuoden liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka kuroisi 2,5 miljardin euron korjausvelan umpeen. Rahoitusmallin löytäminen on nyt ensisijaisesti hallituksen vastuulla, koska pohjatyö mallin löytämiseksi on periaatteessa jo tehty.

Minusta olisi äärimmäisen tärkeää, että asia etenisi vielä tällä kaudella, nyt kun tämä parlamentaarinen jatkotyöryhmä saa työnsä alkuun. — Kiitos.

14.49 Marisanna Jarva kesk: Arvoisa puhemies! Käsillä on tärkeä teema. Maantiet ja tienhoidon taso erityisesti ja tien kunto ylipäättänsäkin ovat paljon puhuttaneet suomalaisia tietysti aina mutta erityisesti viime aikoina, kun ilmastonmuutoksen vuoksi kelit ovat huonontuneet ympäri maata. Vaikka vaikeuksia on ollut jo aikaisemminkin, tämä keskustelu on vain kasvanut, ja nyt siihen ovat osallistuneet tämän talven aikana erityisesti aliurakoitsijat, pienyrittäjät, jotka yrittävät alueella pitää kaikella yrityksellä ja voimavaroilla ja kalustollaan teitä kunnossa, mutta on sanottava, että nykyjärjestelmä ei ole tukenut tätä työtä ja kaikki ovat kärsineet lopputuloksesta. Olen iloinen, että ministeri Berner on tarttunut riivakasti myös tienhoidon ja erityisesti talvitienhoidon ongelmiin nyt jo talven aikana, ja tein itsekin kirjallisen kysymyksen aiheesta vuodenvaihteessa juurikin näiden säätilanteiden vuoksi, ja meillä oli myös ihan hengenvaarallisia tilanteita teillä myös kasvavassa määrin tämän vuoksi. Palautetta tuli niin tienkäyttäjiltä kuin urakoitsijoiltakin nykytason järjestämisen ongelmista.

Kun näitten keskustelujen pohjalta käytiin näitä malleja läpi, miten tätä pitäisi parantaa, niin riittäviä määrärahojakin tärkeämpänä pidettiin tienhoidon uudelleenorganisointia. Monessakin asiassa tällä hallituskaudella on ollut erityisen tärkeää se, että tehdään asioita eri tavalla tehokkaammin, paremmin. Erityinen ongelma on ollut alueurakat, jotka ovat olleet niin suuria, että pienemmät urakointiyritykset eivät ole voineet edes jättää tarjouspyyntöä kilpailutuksessa vaan niihin ovat voineet osallistua vain kansallisen tason yritykset. Kuitenkin pienyrittäjät tekevät käytännön työn pienempinä aliurakoiteina mutta saavat pienen — hyvin pienen, liian pienen — siivun väliportaan napatessa osan tulosta. Tulolla ei ole pystynyt enää nykypäivänä kattamaan koneiden huoltoa ja uusimista. Koska kustannukset voivat tienhoidossa vaihdella myös paljon eri vuosina — kuten tänä talvena on huomattu, työtä on ollut paljon enemmän, se on ollut haasteellisempaa myös teiden huonon peruskunnon vuoksi — niin pitkissä sopimuksissa kiinteäksi sovittu hinta voi käytännössä tuoda tappiota pienyrittäjille useana vuonna peräkkäin. Tähän ei ole yrittäjillä varaa, ja moni on lopettanut kannattamattoman toiminnan.

Nyt sitten, kun on tartuttu näihin tienhoidon kriteereihin ja näihin kilpailutuksiin jatkossa, mielelläni esittäisin kysymyksen ministerille. Olen ymmärtänyt, että jatkossa tätä urakointia ja tätä summaa, jonka korvauksena saa sitten aliurakoitsija tai urakoitsija tästä tienhoidosta, voidaan tarkastella kustannusten mukaan, tätä hintaa, mitä siitä saa. Tämä olisi erittäin tärkeää. Onko tämä malli voimassa siis myös näissä jo alkavissa kilpailutuksissa? Tätä huolta on noussut varsinkin [Puhemies koputtaa] Ylä-Kainuusta päin, missä sunnuntaina tästä viimeksi keskustelimme.

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat! Ilmoitan, että Mumbain lakiasäättävän neuvoston puheenjohtaja herra Nimbalkar on saapunut delegaationsa kanssa seuraamaan tätä täysistuntoa. Eduskunnan puolesta toivotan vieraat lämpimästi tervetulleiksi eduskuntaan. [Suosionosoituksia]

14.52 **Reijo Hongisto sin:** Arvoisa puhemies! Näyttää siltä, että maamme tiestön suunnittelun, ylläpidon ja korjausvelan korpivaellus on päättymässä. Horjuvalta ja lyhytjänteiseltä tasolta ollaan palaamassa takaisin vanhaan, hyvään, koeteltuun toimintatapaan. Esitellyn maantielakiehdotuksen tavoitteena on luoda maahamme pitkäjänteinen, 12-vuotinen, jatkuva ja kattava liikennesuunnittelujärjestelmä, joka varmistaa maakunnallisen suunnittelun jatkuvuuden ja sitä kautta teiden ylläpidon sekä korjaukset maakunnallisten tarpeiden näkökulmasta. On tärkeää, että tieverkkomme on yhtenäinen ja samoilla laatuluokituksilla ylläpidetty vuodenajasta tai sijainnista riippumatta. Esityksen mukaan valtio omistaa edelleen maantiet ja vastaa tienpidosta ja teiden kustannuksista.

Liikennevirasto on tienpitäjänä ja vastuuviranomainen, ja tieomaisuus näkyy viraston taseessa. Valtion tieverkkoa ylläpidetään Liikenneviraston kohdentamalla erillisrahoituksella laskennallisesti 18 maakunnalle, mutta vain 9 maakunnalle tulisi operatiivinen vastuu teiden hoidosta ja korjauksista. Maakuntien hoidettavana olevien tienpidon tehtävien rahoitus eritellään maakunnittain tieverkon pituuteen, liikennemääriin ja muihin olosuhteisiin perustuen niin, että varmistetaan maantieverkoston ja sen kunnan yhtenäisyys sekä lain edellyttämän palvelutason ja kunnossapidon tason toteutuminen kolmessa tasossa. Valtioneuvoston asetuksella olisi mahdollista antaa asiasta vielä tarkentavia säännöksiä. Toivottavasti tätä lain suomaa asetuksenantamismahdollisuutta myös käytetään. Säädetävät tasovaatimukset on jatkossa huomioitava valtion tienpidon rahoitusta koskevassa päätöksenteossa sekä maakuntien tienpitotehtävien hoitamisessa.

Esityksessä on hyvää myös se, että yhteiskunnan tieverkon kannalta tärkeät yksityistiet otetaan huomioon avustuksia myönnettäessä ja että yksityisteiden liittymät otetaan osaksi valtion ylläpitämää tiealuetta. Nämä uudistukset parantavat merkittävästi liikenneturvallisuutta.

Mielestäni on äärettömän tärkeää tässä uudessa mallissa myös se, että yhteistyö Liikenneviraston, maakuntien, kuntien ja tiekuntien välillä toimii kitkatta. Kitkaa saa ja pitää olla talvella myös harvaan asutun alueen alempiasteisilla teillä. Valitettavasti viime talvina sitä ei ole riittävästi ollut päätiestölläkään. Moni on menettänyt henkensä tai vammautunut liukkailla teillä sattuneissa onnettomuuksissa. Toivottavasti tulevaisuudessa onnettomuustilastot kaunistuvat.

Arvoisa herra puhemies! Arvoisa ministeri, minä kannatan lämpimästi tätä hyvää lakiesitystä.

14.55 **Ville Skinnari sd:** Arvoisa puhemies! Täytyy oppositiostakin tietysti yhtyä näihin kiitoksiin ministerille siitä, että tässä esityksessä on paljon hyviä elementtejä. On tuotu hyvin Pohjoismaiden muitakin malleja esille, kuten esimerkiksi Ruotsin tapa toimia. Ruotsihan puhuu oikeastaan oikeista tienpitäjävastuista ja siten korostaa sitä tienpitovastuuta val-

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

tion, kuntien ja yksityisten tienpitäjien välillä, ja siitähän tässä on loppujen lopuksi kysymys, miten tämä yhteistyö sitten jatkossa toimii, miten roolitukset toimivat, mutta toki myös siitä, miten tätä kokonaisuutta johdetaan.

Olisin oikeastaan kysynyt ministeriltä sitä, että nyt kun te olette jo pidemmän aikaa seurannut tätä suomalaista liikennepolitiikkaa, niin oletteko te tyytyväinen tähän nykytilanteeseen, esimerkiksi teidän ministeriön, liikenne- ja viestintäministeriön, rooliin kaiken kaikkiaan, vai pitäisikö tämän koko liikennepolitiikan olla enemmän valtioneuvostotasolla, jotta se olisi sitten koko valtioneuvoston yhteinen mielipide, jos ja kun muun muassa näitä eurooppalaisia rahoituksia esitetään, mistä täällä muun muassa edustaja Pakkanen aivan oikein totesi, että pitää olla se iso kuva, ne isot runkoverkot hahmotettu, jotta voidaan sitten mennä Brysseliin ja esittää esimerkiksi TEN-T-rahoituksen ja muiden rahoitusmallien saamista Suomeen.

Arvoisa puhemies! Toki se, että korjausvelka on iso ja että siihen on päätetty parlamentarisesti panostaa, on hyvä asia. 300 miljoonaa euroa, sekin on jotain, ja toivottavasti se myös näkyy siten kuten pitäisi Suomessa. Mutta olisin oikeastaan kysynyt ministeriltä siitä toisen kysymyksen: Miten te sitten näette realistisesti tulevien mahdollisten maakuntien roolin olla aktiivisesti tekemässä näitä hankkeita? Ja mahdollistaako lainsäädäntö sen, että maakunta olisi itse ei pelkästään maksajana vaan myös hyötyjänä, millä tarkoitan sitä, että lainsäädäntö mahdollistaa esimerkiksi hankeyhtiössä tai muunlaisessa rahoitusyhtiössä mukana olemisen? Eli silloin toisin sanoen ei vain maksettaisi siitä vaan oltaisiin aidosti hyötymässä siitä hankkeesta eteenpäin.

Kolmanneksi, arvoisa ministeri, nostan esille myös kuntien roolin. Jo nyt tänä päivänä monet kunnat tuskailevat omien teidensä kanssa ja sen kanssa, miten hitaasti kunnostustyöt jopa hengenvaarallisilla teillä ovat edenneet. Kysynkin teiltä sitä, miten näette jatkossa tällaisen jälkirahoitusmallin kehittämisen siten, että jatkossa maakunta tai kunta tai ne yhdessä voisivat tehdä tietyn hankkeen ja sitten saada jälkirahoituksena valtiolta takaisin tämän panostuksensa, ja silloinhan kunnalle jäisi vain ja ainoastaan [Puhemies koputtaa] esimerkiksi tämän hankkeen korot maksettaviksi.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Arvoisat edustajat, tämän keskustelun ensimmäiselle osiolle varattu aika alkaa olla lopussa. Tätä jatketaan muiden asioiden tultua käsitellyksi, mutta nyt vielä ennen käsittelyn keskeyttämistä myönnän pari minuuttia ministeri Bernerille.

14.59 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Haluan kiittää tästä keskustelusta, palautteista ja evästyksistä. Kysymyksessä on laaja, kattava uusi lainsäädäntö, joka on monessa mielessä sinänsä historiallinen, koska laissa viedään lain tasolle ensimmäistä kertaa 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnittelu, huolehditaan siitä, että tienpidon kriteerit maanteiden ja tieverkon palvelutasolle säädetään lailla ja että tienkunnossapidon kriteerit, niiden lisäksi myöskin valvonta, viedään lainsäädännön tasolle.

Tämä ei kuitenkaan automaattisesti tarkoita sitä, että tällä lainsäädännöllä ratkaistaan rahoitusta. Tällä mahdollistetaan pitkäjänteinen suunnittelu, huolehditaan toisaalta myöskin siitä, että palvelutason kautta minimirahoitustaso varmistetaan. Rahoitus on edelleen asia, jota tulee työstää eteenpäin. Nyttien parlamentarisessa työryhmässä on pitkälti päästy eteenpäin siltä osin, miten voidaan huolehtia korjausvelasta ja perusväylänpidosta ja miten mahdollisesti voidaan rahoittaa erittäin suuret, miljardin euron suuruiset ja suuremmat

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

hankkeet. Mutta tämän lisäksi meidän on tosin vielä ratkaistava se, miten me huolehdimme investointivelasta, kun 2020-luvulla olemme todennäköisesti tilanteessa, jossa liikenteen rahoitus on erittäin haasteellisessa tilanteessa.

Saimaan kanavan huoltotie on jatkossa Liikenneviraston vastuulla, edustaja Tornainen. Maantielautat, joista edustaja Löfström kysyi, ovat Liikenneviraston vastuulla. Yhteysalukset ovat kuitenkin maakuntien vastuulla. Toki näiden tulevaisuutta ja kehittämistä voidaan yhdessä selvittää.

Urakointimallia uudistetaan, ja se on valmis syksyyn mennessä. Tässä halutaan jättää jonkun verran tilaa sopimiselle, ja ihan kaikkea ei säädetä lain tasolla.

Runkoverkosta tehdään parhaillaan selvitys, joka valmistunee syksyyn mennessä, ja tämä, niin kuin edustaja Skinnari totesi, on erittäin tärkeä työkalu ja edistää meidän TNT-verkkoneuvotteluamme tulevan vuoden aikana.

Maakunta ja kunta voivat molemmat olla hyötyjiä tässä — ennen kaikkea nimenomaan hyötyjiä maanomistuksen arvon noustessa ja myös osallistumalla näiden hankkeiden kehittämiseen, rahoitukseen ja jälkirahoitukseen. — Kiitos.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts nu. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt debatten klockan 15.01.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 15.40.

Förste vice talman Mauri Pekkarinen: Nu fortsätter behandlingen av ärende 3 som avbröts tidigare under detta plenum.

15.41 **Jyrki Kasvi vihr:** Arvoisa puhemies! Me osaamme rakentaa teitä menneisyyden liikenteen tarpeisiin, mutta myös tieliikenne on muuttumassa nopeasti teknologian kehityksen myötä. Enää ei riitä pelkkä asfaltti ja liikennemerkki, vaan tarvitaan myös esimerkiksi nopeita tietoliikenneyhteyksiä ja reaaliaikaista liikennedatan analyysia. Varsinainen tiestökin on jatkossa suunniteltava paitsi ihmisten havainto- ja reagointikyvyille myös autonomistajan autojen sensoreiden havaintokyvyille ja tekoälyjen reagointikyvyille.

Nyt kun puhutaan tienrakentamisen ja tienpidon tulevaisuudesta vuosikymmenten päähän, nämä tekniikan ja bisnesmallien muutokset on osattava ottaa huomioon, vaikka emme vielä tarkkaan tiedäkään, mitä kaikkea insinöörit ja ekonomit vielä keksivätkään. Suurin huoleni tässä lakiesityksessä onkin se, uskallammeko tehdä lain tulevaisuuden tieliikenteelle vai takerrummeko menneisyyden kuoppien paikkaamiseen. Tieverkon uusimista ja päivittämistä jarruttaa vanhan tieverkon jatkuva ylläpito, joka imee kaikki liikenevät varat — eikä aina riitäkään.

Arvoisa puhemies! Me olemme täällä eduskunnassa kovin innokkaita rakentamaan uusia teitä, mikäänhän ei elähdytä kansanedustajan mieltä niin kuin uuden tien avaaminen omassa vaalipiirissä. Mutta jokainen uusi tie vaatii myös lisää tien ylläpitoa. Aina kun avaamme uuden tien, meidän pitäisi samalla päätöksellä nostaa tienpidon rahoitusta ja seu-

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

raavalla tiellä taas ja seuraavalla tiellä taas. Muuten nämä uudet tiet vain nostavat sitä paljon voitoteltua kunnossapitovelkaa. Itse asiassa teiden rakentaminen on halpaa, kun sitä vertaa teiden elinkaaren aikaiseen ylläpitoon. Aina kun uusia teitä avataan, pitäisikin uskaltaa harkita samalla myös vanhoista teistä luopumista tai joidenkin vanhojen teiden tienpitoluokan laskemista. Muuten rahat eivät mitenkään riitä uusien teiden rakentamiseen ja ylläpitoon, saati vanhan tieverkon tekniikan päivittämiseen, niihin tulevaisuuden tieliikenteen ja liikennepalveluiden tarpeisiin, joista me usein myös täällä eduskunnassa puhumme.

15.43 Kauko Juhantalo kesk: Rouva puhemies! Tämän asiakohdan havainnollisti tänä aamuna puhelinsoitto honkajokiselta suursikalan omistajalta, joka teki tuhannen sian uudisrakennusta. Siellä oli parhaillaan anturoiden valu. Tieviranomainen toikin kyseiselle tielle painorajoituksen, ja betonauto ei päässytkään perille. Hän otti yhteyttä tieviranomaisiin ja olisi halunnut muutaman kuorman sepeliä siihen rikkonaiseen kohtaan, mutta siihen ei ollut määrärahoja. Tämä siis kuvaa sitä, miten tärkeällä asialla tässä asiassa ollaan.

Kiitos ministeri Bernerin ja koko hallituksen, erityisesti Bernerin aktiivisuuden ja peräänantamattomuuden, meillä oli vajaat miljoona lisärahoja erityisesti kunnossapitoon, ja ne ovat nyt loppu. Niitä pitäisi budjetissa voida jotenkin käsitellä positiivisesti. Se olisi välttämätöntä.

Ministeri Bernerin työ on ollut hyvin ainutlaatuista liikenneasioissa yleensä ottaen, ja tämäkin erittäin paksu nivaska kuvaa sitä aktiviteettia, mitä tieasioissa nyt on esillä, ja maakunnallisuutta — maakunnan liikennekysymysten parempi tietoon saattaminen Liikennevirastolle ja tänne pääkaupunkiin, joten kohdennus välttämättömiin tieparannuksiin ja tiehankkeisiin on mahdollista.

Suhtaudun myös myönteisesti näihin teiden hankekohtaisiin rahoitusmalleihin. Ne ovat varmasti välttämättömiä tulevaisuudessa, koska tämä kuilu on niin ammottavan suuri valtiojohtoisessa tienpidossa, että se on melko mahdoton kuroa umpeen, vaikkakin nyt on erittäin hyvää työtä tämä hallitus tehnyt, ja siitä hallitukselle ja erityisesti ministeri Bernerille erittäin paljon kiitoksia. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma on erinomaisen hyvin ajateltu, ja sen sekä voimassa olevien suurhankkeiden että juuri korjaushankkeiden rahoituspulmat tuovat hyvin esille.

15.46 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Vaikka ministeri ei ole paikalla, on hyvä kiittää siitä, että hän on ottanut tuon työryhmän ja tämän infrahankkeen oikein työn alle ja pyrkii pitkäjänteiseen ratkaisuun, kuinka meidän tiestö pysyy kunnossa ja saadaan tämä korjausvelka kasattua. Oikeastaan kaipaamme vielä semmoista tavoitetta siihen, kuinka pystyttäisiin vähentämään myös teiltä raskasta liikennettä sisävesien puolelle — tämä meidän paine korjausvelan kasvussa hidastuisi sitä kautta.

Nyt tässä lakiesityksessä maakunnille siirtyvät tienpidon tehtävät. Se on oikeastaan hyvä asia sillä tavalla, että nyt alueelliset päättäjät joutuvat itse mittaamaan sitä, mitenkä asioita hoidetaan. Tosin tähänkin asti maakuntahallinto on aina esittänyt toivelistan valtiolle, että miten infran korjauksessa edetään. Ne ovat maakunnallisia, alueellisia esityksiä, joissa sitten kansanedustajat täällä kilpaa koettavat saada liikenneministeriä suostumaan omiin hankkeisiinsa.

Tällä hetkellä meillä menee elinkeinoelämässä, etenkin metsäteollisuudessa, erittäin hyvin. Se näkyy siinä, että alempi tieverkosto on kovalla rasituksella. Isoja kuormia viedään, ja se on kova työmäärä, mitä siihen tarvitaan. Näin ollen sen peruskunnossapidossa, kun

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

täällä edustaja Hoskonen aikaisemmin puhui tiekarhusta, se on hyvä työkalu näitten hiekkateiden kunnostamiseen, muodon pitämiseen siinä, että vaikka se ei sinänsä lisää kantavuutta, se vähentää vesimäärää, mikä sen jälkeen parantaa kantavuutta — se on parempi asia ja menee eteenpäin. Tämmöisiä panostuksia tähän pitäisi huomioida lisää näiden maakuntien sisäisessä työpanoksessa.

Mutta se, mistä tämä meidän korjausvelan määrä johtuu, että meillä on näin kauhea korjausvelka infran puolella täällä valtakunnassa, on yksinkertaisesti päätöksentekomekanismi. Silloin kun rahat ovat tiukilla, normaaleista sosiaalipalveluista, koulutuksista, näistä on vaikea leikata, mutta infra ei huuda, tie ei huuda takaisin siellä, että minäkin tarvitsen rahaa täällä. Se raha jää vain antamatta, ja silloin se on meillä kaikilla, niin edustajilla kuin kunnissa valtuutetuilla, peiliin katsomisen paikka, miten on laskettu tämä homma pääsemään näin heikkoon kuntoon.

Onneksi nyt ministeri on ottanut tämän työryhmän ja työn tehtäväkseen, ja odotan todella mielenkiinnolla sitä, että siinä päästään pitkäjänteiseen työhön ja hyvään tulokseen.

15.49 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa puhemies! On hyvä jatkaa tätä keskustelua. Edustaja Kasvin puheenvuoron johdosta haluaisin kommentoida. Totta kai digitalisaatio on tärkeätä, iso mahdollisuus liikenneketjujen ja liikenneinfran kehittämiseen. Minusta silti voidaan ja on kunniakasta puhua siltarumpupolitiikasta ja pienempien teiden, alemman tason tiestön kehittämisestä. Se on tavallaan ihmiselle perusoikeus — niin kuin edustaja Juhantalo sanoi, ihmisillä on oikeus elinkeinon harjoittamiseen, myöskin oikeus kulkea työhön omasta kodistaan.

Tällä hetkellä, niin kuin edustaja Semi totesi, puun kysyntä kasvaa meillä koko ajan. Sellun hinta nousee kuin raketti kaakkoon nyt, kun Venäjältä ei enää tuoda puuta ja Yhdysvaltain ja Kanadan tilanne on se mikä on. Puun täytyy välttämättä päästä liikkumaan: se on meidän vientituotteemme, hyvinvointimme on sen varassa. Sen takia ja kun moni muu elinkeino, kun talous kasvaa myöskin seuduilla ja seutukaupungeissa, missä meidän vientiteollisuutemme paljolti on... Ei täällä Helsingissä, tässä kantakaupungissa ole mitään vientiteollisuutta. Yksi venäläisten telakka on, mutta ei siellä ole tilauksia, ja sekin on myynnissä, jos minä vähän kärjistän. Eli tulen siihen, että kyllä myöskin alemman tason tiestö on kansantalouden kannalta tärkeä. Se on ihmisten oikeuksien kannalta tärkeä. Siinä mielessä, kuten edustaja Juhantalo sanoi, me tarvitsemme myös tänä keväänä siihen lisää rahaa, koska niin kuin kerroin, tämä säiden muuttuminen, jatkuva sataminen syö tien kuntoa rotan lailla ja ei päästä kulkemaan kohtuullisin ponnistuksin.

Tässä mielessä tämä keskustelu on ollut tärkeätä.

15.51 Jani Mäkelä ps: Arvoisa puheemies! Tämän maantielain yhteydessä tietysti on hyvä myös keskustella tulevaisuuden tieasioista, mutta tärkeintä kuitenkin on muistaa pysyminen tässä päivässä ja muistaa se, että olemassa olevista teistä täytyy pitää huolta. Tieverkkomme on huonossa kunnossa ja huononee jatkuvasti koko ajan. Ei niitä teitä sinne kukaan huvikseen ole rakentanut — kyllä ne tarvitaan aivan teollisuuden, työnteon ja ylipäänsä elämän tarpeisiin, kun ihmiset asuvat muuallakin kuin täällä pääkaupunkiseudulla.

Se, että joku tie on olemassa ylipäänsä tai edes pinnallisesti kunnossa, ei tarkoita, että se tie olisi käyttöönsä, siihen nähden, mitä liikennettä sitä pitkin kulkee, riittävän tasoinen ja hyväkuntoinen. Esimerkiksi omalla kotiseudullani Kaakkois-Suomessa, joka on juurikin metsäteollisuuden ydinaluetta, on valtaväyliin panostettu — siitä kiitokset eduskunnalle,

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

että ne rahat ovat sinne löytyneet valtaväylien rakentamiseen — mutta sitten vastaavasti taas poikittaistiet, jotka ovat hyvin tärkeitä metsäteollisuuden kuljetusten kannalta, ovat edelleen perusparantamatta. Teissä on rakenteellisia kallistuksia ja mutkia ja ei ole ohituskaistoja sun muuta vastaavaa, ja niiden korjaaminen olisi kokonaisuudessaan kymmenien, jopa satojen miljoonien hanke, mihin ei kuitenkaan järjellisesti nähtävässä lähitulevaisuudessa ole resursseja.

Nyt kun painitaan tällaisten asioiden kanssa, tuntuu hyvin oudolta kaavailla uusia miljardien väylähankkeita tai jopa kymmenien miljardien tunnelihankkeita. Asiat täytyisi laittaa tärkeysjärjestykseen. Muistetaan kuitenkin se, että henkilöautoilustakin otetaan 8 miljardia veroja mutta vain 2 miljardia palautetaan takaisin tienpitoon.

15.52 Kauko Juhantalo kesk: Arvoisa puhemies! Kun me tuolta haja-asutusalueilta tulevat edustajat mielellämme puhumme korjausvelasta ja näiden pieniarvoisten, vähempiarvoisten, alempiarvoisten teiden kunnossapidosta, niin samalla me täällä kuitenkin emme halua mitenkään halveksia meidän päätiiverkostoja. Tässäkin keskustelussa on ilmennyt, että esimerkiksi minä olen valtatie 8:n kannalta hyvin tärkeässä asemassa, edustaja Alatalo korosti valtatie kolmosta, edustaja Ala-Nissilä tässä välillä menevää valtatieä. Emme halveksi niitä. Ne ovat välttämättömyys. Mutta elinkeinojaoston puheenjohtajana kyllä minun täytyy, aivan samalla tavalla kuin edustaja Ala-Nissilä, tuoda esiin elinkeinoelämän välttämättömyys. Tämä alempiarvoinen tiestö on noussut arvossaan joka vuosi, ja nyt kiihdyvällä tavalla.

Jos ajattelemme tämän hetken Suomen vientiä, se korostaa puun jalostamisen merkitystä, puutuotteiden maailmanmenekkiä. Juuri tällä hetkellä puunvälitys on kiivaimmillaan. Kaikki metsäyhtiöt pistävät myyntimiehensä maakuntiin: tehokkaasti, tehokkaasti, tehokkaasti toimikaa, tarvitsemme puuta, tarvitsemme puuta. Ja niin kuin tiedämme, meillä on erittäin suuria sellu- ynnä muita hankkeita tällä hetkellä vireillä. Tämä välttämättömyys koko Suomen kansalle ja suomalaisille on niin tärkeä, että sen vuoksi tätä alempiarvoisen tiestön välttämättömyyttä ei ikinä voi liikaa korostaa. Se on meille kaikille yhteinen, myös niille etelästä mökeilleen ja lomille meneville ihmisille, jotka käytännössä huomaavat, minkälaisessa kunnossa tiet ovat näillä määrärahoilla. Sen vuoksi tähän edustaja Ala-Nissilän mainitsemaan tapaan budjettikäsittelyn yhteydessä meidän on löydettävä jotain reaalisesti enemmän, ettei tämä nyt oleva hieno kehitys katkeaisi.

15.54 Hanna Halmeenpää vihr: Arvoisa rouva puhemies! Juuri edustaja Juhantalon puheenvuoroon liittyen haluan nostaa tässä keskustelussa tiestön kunnosta, tienpidosta ja maantielain muuttamisesta erään seikan esille, joka on erittäin potentiaalinen uudella tavalla tekemisen keino. Tarvitsemme keinoja, joilla on mahdollisuuksia saavuttaa paitsi kustannussäästöjä myös huomattavia kiertotalouteen ja uusiutumattomien materiaalien uudelleenkäyttöön liittyviä etuja.

Aivan kuten edustaja Juhantalo otti esille, suomalainen metsäteollisuus on vahvaa, mutta se tuottaa sivutuotteenaan ja toki myös globaalisti sellaisia suhteellisen pieniä määriä erittäin arvokkaita kemianteollisuuden aineita ja raaka-aineita, kuten vaikkapa mäntyöljy.

Suomessa toimii ainakin kaksi kemianteollisuuden jalostamoja, joista ainakin toisessa on kehitetty eräänlainen teiden päällystämiseen käytettävän bitumin balsamointiaine, joka tekee bitumin uudelleen joustavaksi ja mahdollistaa siis asfaltin uusiokäytön ja suorastaan kierrätysteiden rakentamisen. Tällainen menetelmä teiden päällystämiseen on käytössä jo

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

muun muassa Hollannissa, ja sen on tutkitusti todistettu olevan yhtä toimiva kuin neitseellisen bitumin käytön on todettu testeissä olevan muun muassa tien päällysteen kestävyys-suhteen.

Arvoisa rouva puhemies! Nyt meidän kannattaa lainsäädännöllä ja julkisien hankintojen sekä tukipolitiikan yhteydessä varmistaa se, että tämäntyyppiset innovaatiot, jotka ovat hallituksen kiertotalousajattelun kanssa täysin linjassa, etenevät suomalaisen tienpitoon ja maanteiden pintaan. Kun yhteinen ja aiheellinen huolestuminen on perusväylänpitoon kertynyt korjausvelka, on erittäin tärkeää katsoa kaikkiin sellaisiin suuntiin, joissa näkyy mahdollisuuksia kustannusten alentamiseen mutta samalla teiden kunnan ja liikenneturvallisuuden parantamiseen. Ei haittaa ole siitäkään, että asfaltin kierrätykseen käytettynä mäntyöljyn jatkojalostuksessa syntyy 25 prosenttia vähemmän hiilidioksidipäästöjä kuin jos samasta mäntyöljymäärästä valmistettaisiin kertakäyttöhyödykkeenä biopoltoainetta.

Arvoisa puhemies! Tässä nyt on hyvä esimerkki siitä, mitkä ovat biotalouden todelliset mahdollisuudet, kun panostetaan korkean jalostusasteen pitkäikäisiin tuotteisiin. Voimme jopa uusiokäyttää asfaltin. Tätä kannattaa vaatia hankinnoissa ja pitää mielessä myös maantielain muuttamisessa.

15.57 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa uhemies! Bittiä ja bitumia tässä keskustelussa paljon on, ja se on tärkeää. Kun maakunnille nyt tässä tulee lisää valtaa, yksi tärkeä mahdollisuus on — se on myöskin ympäristönäkökulmasta tärkeä asia — lähijunaliikenne. Nyt hallitus on vapauttamassa kilpailulle raideliikennettä. Raiteet säilyvät valtion omistuksessa, mutta tiedän, että maakunnissa mietitään mahdollisuutta palauttaa uudestaan lähijunaliikenne.

Ruotsissa — joukko Varsinais-Suomen liitosta viime viikolla siellä kävikin — Tukholman ympäristön alueella ja maakunnissa lähijunaliikenne toimii hyvin. Junat pysähtyvät ihan pienilläkin paikkakunnilla. Ruotsalaiset lähtevät siitä, että paikkakunta voi olla pieni. Mutta huomasin, että lähijunaliikenteen elinvoima alkaa kasvaa ja paikkakunnat alkavat kasvaa. Toki on osin tuettua liikennettä lähijunaliikenne Ruotsissakin, mutta minä näen siinä maakunnille uuden mahdollisuuden myöskin alueelliseen kehitykseen, tuoda sinne seuduille, seutukaupunkeihin elinvoimaa, kun lähijunaliikenne alkaa toimia.

Itse näen, että Varsinais-Suomessa, Turun ja Salon välillä, Turun ja Uudenkaupungin välillä, Turun ja Loimaan välillä, juuri olisi mahdollista tämä toteuttaa, jos siihen vain löytyy toimivat liiketoimintakonseptit, niin kuin on täysin mahdollista.

15.59 Pertti Hakanen kesk: Arvoisa puhemies! Täällä on otettu tärkeitä asioita esille, ja totta kai täytyy muistaa se, että kun puhutaan maantielaista, niin maakunnallinen päätöksenteko ja lähidemokratia tulevat myöskin väyliin.

Edustaja Ala-Nissilä otti hyvin esille raideliikenteen. Se on jäänyt kyllä liian vähälle huomiolle, millä tavalla pystytään maakunnan sisällä myöskin raideliikenteellä lähiliikennettä edesauttamaan ja lisäämään. Itse tulen Pirkanmaalta ja voin sanoa sen, että jo pelkästään Pori—Tampere-junayhteyden lisääminen tarkoittaa meille Pirkanmaan sisällä hyvin paljon työpaikkaliikenteen edesauttamista Sastamala—Tampere—Nokia-välillä, mikä näkyy päivittäisessä arjessa, ja tätä meidän pitää edistää.

Mutta totta kai nyt, kun puhutaan maantielaista, myöskin kantaväylien, esimerkiksi valtatietä 3:n, peruskorjaamisen on oltava kyllä listalla ja sitä on vietävä eteenpäin. Ja myös — kun ajatellaan sitä, millä tavalla nämä määrärahat jatkossa tullaan keräämään — tässä

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

meillä on tulevaisuudessa se tilanne, että entistä enemmän meidän pitää pystyä priorisoimaan sitä, millä tavalla nyt sitten myöskin näitä yli maakunnan meneviä hankkeita pystytään toteuttamaan. Nämä ovat elintärkeitä siinä, kun puhutaan elinkeinosta, puhutaan liikkuvuudesta, puhutaan työn ja työllisyyden kohtaamisesta. Silloin täytyy myöskin näiden asioiden olla kunnossa.

16.00 Eerikki Viljanen kesk: Arvoisa puhemies! Vaikka tämän hallituksen aikana on väylien korjausurakkaan osoitettu paljon varoja, niin haasteita riittää edelleen, kuten täälläkin on keskustelussa todettu. On käytetty hyviä puheenvuoroja väylistä, väylien kunnosta ja kunnossapidosta.

Selvää onkin, kuten edustaja Juhantalo täällä aikaisemmin totesi, ettei väyliä pidä asettaa vastakkain, ei rahoituksessa eikä muutenkaan. On selvää, että suuria uudishankkeita, kuten suuria väylähankkeita tai esimerkiksi tunnin junaa, on hyvä viedä eteenpäin kansallisesti merkittävänä hankkeina, mutta aivan yhtä lailla meidän on huolehdittava, että ihmiset ja teollisuutemme tuotteet pääsevät kulkemaan sujuvasti markkinoille. Aivan yhtä lailla ihmisten, asukkaiden, työntekijöiden, yrittäjien pitää pystyä liikkumaan sujuvasti myös syrjäisemmällä ja pienemmällä väylillä — väylillä, joiden varrelta tulee suuri osa teollisuutemme raaka-aineesta, suuri osa työvoimasta ja osaamisesta.

Eli pääväyliä on kehitettävä, mutta aivan yhtä lailla koko väylien hiussuonistosta, joka ruokkii väylillä kulkemista, pitää pitää huolta aina viimeiseen metsäautotiehen saakka.

16.02 Sirpa Paatero sd: Arvoisa rouva puhemies! Tässä kiinnitin huomiota tähän maakunnan mahdollisuuteen järjestää junaliikennettä. Jos meillä on tällä hetkellä tiedossa, että nämä maakunnat lähtevät satojen miljoonien takapainotteiselta budjetilta, ja me tiedämme, että nämä ennusteet, mitkä tällä hetkellä tähän yleiskatteeseen budjettiin liittyvät, ovat miljardeja miinuksella, niin minä vain haluan nähdä sen maakunnan päättäjän, joka päättää sitten ruveta lisäämään junaliikennettä ja ottaa sen lääkäreistä pois. Tässä tällä hetkellä on ollut pelko enemmän niinpäin, että yleiskatteisen budjetin osalta työvoimahallinnon palveluista joudutaan leikkaamaan, jotta sote-palvelut saadaan edes jotenkuten pidettyä. Nyt jos linja on täällä salissa se, että halutaan lisätä sinne mahdollisuuteen käyttäjä junaliikenteeseen, niin mistä se sitten otetaan pois, sieltä lääkäreiltä vai? Epärealistista.

16.03 Matti Semi vas: Arvoisa puhemies! Edustaja Paateron esille nostama yleiskatteellinen rahoitus on asia, mihinkä itsekin kiinnitin huomiota tässä. Jäin miettimään sitä, että kuinka siinä tulee käymään sitten, jos joku hallinnonala maakuntahallinnosta menee niin kuin pitkäksi ja kuitenkin on laissa ohjattu siihen määräykseen, että pitää seuraavana vuonna tasoittaa budjetti, että keneltä se raha sitten otetaan pois.

Toinen asia. Kun miettii elinkeinoelämää, sen kehittymistä eri alueilla, niin ainakin se on nyt varmaa, että jos tämä toimintamalli siirtyy maakunnille, niin tarvitaan erittäin hyvä yhteistyö maakuntien välille, jotta meidän infran rakentamis- ja kunnossapitohankkeet turvaavat maakunnissa olevan elinkeinoelämän tulevaisuuden. Se on ehdoton edellytys sille, että pärjätään siellä.

Mitä tulee junaliikenteeseen, niin kyllä Itä-Suomen osalta — kun siellä asun, olen seurannut ja joudun käyttämään sitä julkista liikennettä, nimenomaan bussiliikennettä — on niin, että kun rataverkoston pienet sivupätkät ovat osittain junabussiliikenteen varassa — tai kiskobussien, miksi niitä sanotaan — niin jos se siitä vielä vähenee, niin ei niitä sitten

Punkt i protokollet PR 40/2018 rd

ole enää ollenkaan. Näin siinä tulee käymään. Minä toivon, että myös siihen pystytään panostamaan jatkossa enemmän ja yleiskatteisella rahoituksella löydetään vielä lisää rahaa sinne toimintamalliin.

16.04 Kauko Juhantalo kesk: Rouva puhemies! Edustaja Paateron puheenvuoron innoittamana juuri ajattelin sitä, että vaikka nyt on kysymys maantielaista, liikennelaista siinä suhteessa, niin kyllä tämä rautatiekin siihen sillä tavalla tulee, että usein meillä on esillä hankkeita, sellaisia ratahankeita, jotka säästävät erittäin kuluttavaa maantieliikennettä. Meillä on esimerkiksi ratahanke, joka on suljettu suurelta osalta, rata on kuitenkin tallella, Pori—Haapamäki, siis poikittaisrata. Mäntyluotoon tulee LNG-kaasujärjestelmä. Sen merkitys uutena veturin käyttövoimana on erittäin merkittävä, ja sitten kun ottaa huomioon, että malmiaiheita tulee entistä enemmän koko ajan Itä-Lapista, Itä-Suomesta, sieltä korkealta, jalostettavaksi Satakunnan Outokumpu Harjavaltaan. Tämä puutavarakuljetus tapahtuu nyt valtavilla rekoilla maanteitse Jyväskylän alueelle, sieltä Kuopion alueelle, ja sen korvaaminen junaliikenteellä on tärkeää, ja siinä juuri puutavaran kuljetus ja malmin kuljetus on omiaan, kuljetettavaa tavaraa sopii. Esimerkiksi Parkanon asemalla on nykypäivänä erittäin paljon puutavaravälitystä. Sieltä jakaantuu näille tehtaille erittäin runsaasti puuta, ja juna on siinä merkittävän hyvä. Se on jopa ketterä silloin, kun raide viedään suoraan teollisuusalueelle. Siitä on saatavissa säästöä tiepuolelta. Näitä molempia täytyy tietysti ajatella juuri säästön kannalta, koska raha on niin niukkaa ja sitä on vaikea kohdistaa juuri tällaisiin välttämättömiin menoihin.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.