

Plenum

Torsdag 25.6.2020 kl. 12.01—19.38

4.1. Muntlig fråga om coronaepidemin och kostnaderna för privatbilism (Sheikki Laakso saf)

Muntligt spørsmål MFT 89/2020 rd

Muntlig frågestund

Förste vice talman Antti Rinne: Ledamot Laakso.

Debatt

16.01 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! Hyvä hallitus, kun koronakaan ei tunnu vaikuttavan hallituksen suuruudenhulluun ilmastotavoitteitten pitämiseen ja hallitus jakaa rahaa EU:n leväperäisesti toimineiden maiden pelastamiseen, oletteko päättäneet jo maksu-mieheksi laittaa tähän kaikkeen suomalaiset yksityisautoilijat?

16.01 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Oletan, että liikenne- ja viestintävaliokunnan arvostetun jäsenen kysymys on osoitettu liikenneministerille, ja tähän on helppo vastata, että ei.

Meillä on erilaisia liikennehankkeita merkittävässä määrin nyt neljännessä lisätalousarviossa, jota tämä talo käsittelee. Liikennehankkeet ovat tärkeitä elvytystä sekä lyhyellä aikavälillä, jolloin ne tarjoavat työpaikkoja, että myös pitkällä aikavälillä, kun ne mahdollistavat myöskin yritysten työvoiman liikkuvuuden tässä maassa ja yritystoiminnan ja elinkeinotoiminnan edellytykset. Siihen ennen kaikkea vastaa tuo suuri teollisten investointien paketti, jolla olemme mahdollistamassa suurta sellutehdasinvestointia Kemiin. Yhtenä osana tätä pakettia päällystämme teitä Suomessa tänä kesänä yli 4 300 kilometriä, joka on 2,5 kertaa enemmän kuin viime kesänä, joten jos kesälomamatkallanne joudutte asfalttiau-ton [Puhemies koputtaa] takia vähän hidastamaan, [Puhemies: Aika!] niin toivon, että ymmärrätte, että siinä Suomen talouden pyörät lähtevät pyörimään.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Pyydän nyt niitä edustajia, jotka haluavat esittää lisäkysymyksiä, ilmoittautumaan painamalla V-painiketta ja nousemalla seisomaan.

16.03 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun nyt väitätte, etette laita näitä maksuja autoilijoille, niin vakuutatteko, että lisää polttoaineen veroja ja käyttömaksuja sekä tietulleja ja ruuhkamaksuja ei tule, ja oletteko valmiit perumaan polttoaineverotuksen korotuksen, joka oli jo pistetty täytäntöön?

16.03 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Päätöksiä on tehty. Polttoaineveropäätökset ovat hallitusohjelmassa, ja näitä on teh-

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

ty käytännössä jokaisella vaalikaudella. Aikanaan katsoin läpi tämän vuosisadan korotukset: käytännössä joka vaalikaudella on tehty jokseenkin samansuuruiset päätökset, ja ne on tehty fiskaalisilla perusteilla [Pia Viitasen välihuuto] niin että turvataan polttoaineveron tuoton saanti. Polttoaineverohan on senttipohjainen, ja se tarkoittaa sitä, että ellei vaalikausittain tehtäisi sitä suunnilleen inflaatiota vastaavaa korotusta, niin veron arvo heikentyisi. Eli ei tehtyjä päätöksiä peruta.

16.04 Jussi Halla-aho ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Etenkin pääkaupunkiseudulla väestökehitys on laadullisesti epäedullista. Niin sanottu muuttovoitto koostuu suurelta osin ulkomaalaisista, jotka taas ovat suurelta osin työttömiä, työelämän ulkopuolella, alityöllistettyjä tai alipalkattuja.

Yksi tämän niin sanotun muuttovoiton seuraus on se, että asumisen hinta nousee sietämättömäksi. Työssäkäyvän mutta pienituloisen suomalaisen on yhä vaikeampaa löytää kohtuuhintaista asuntoa, mikä tietysti lisää liikkumisen tarvetta ja työmatkaliikennettä. Työmatkat siis pitenevät erilaisten politiikkojen seurauksena, ja sen jälkeen työmatkat halutaan panna sakkoverolle esimerkiksi ruuhkamaksujen muodossa. Onko tämä hallituksen mielestä reilua, ja lisääkö se työn vastaanottamisen mielekkyyttä? Minkälaisiin toimiin hallitus aikoo ryhtyä, jotta ihmisten myös suurissa kaupungeissa olisi mahdollista asua siellä, missä työpaikkojakin on?

16.05 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Todella tärkeä kysymys varsinkin suurten kaupunkien asumisen kalleudesta. Tähän ollaan pyritty vastaamaan siten, että suurimpien kaupunkiseutujen kanssa on tehty maankäytön, asumisen ja liikenteen välisiä sopimuksia, joilla halutaan taata kohtuuhintaisten asuntojen saatavuus neljällä suurimmalla kaupunkiseudulla, ja niistä ministeri Mikkonen voi tarvittaessa kertoa lisää.

Tänä päivänä valtioneuvosto on päättänyt perustaa kaksi suunnitteluyhtiötä, jotka takaaavat nopeita raideyhteyksiä sekä Turun suuntaan että Tampereelle ja siitä eteenpäin. Tämä on historiallinen päivä. Sen tarkoitus ei suinkaan ole se, että nämä luotijunat olisivat jotain itseisarvoja, vaan se, että työssäkäyntialue laajenee, niin että niillä henkilöillä, jotka esimerkiksi pääkaupunkiseudulla käyvät työssä, sanotaan vaikka palopelastaja—opettaja-pariskunnalla, olisi varaa esimerkiksi Salosta hankkia itselleen kohtuuhintainen asunto [Puhemies koputtaa] ja silti käydä puolen tunnin päässä pääkaupunkiseudulla töissä.

16.06 Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kohtuuhintaisen asumisen varmistaminen on todella tärkeää, ja sen takia me olemme juuri tehneet näitä MAL-sopimuksia. Niin kuin ministeri Harakka totesi, neuvottelutulokset on saatu nyt valmiiksi neljän suurimman kaupunkiseudun kanssa, ja sillä halutaan varmistaa, että yhdessä kaupunkiseutujen kanssa huolehditaan siitä, että tonttitarjontaa riittää, on riittävästi ARA-tuotantoa, joka takaa kohtuuhintaisen asumisen, ja myös siitä, että asunnot sijoittuvat sillä tavalla hyvin, että pystyy myös joukkoliikennettä hyödyntämään. Nyt näiden neljän kaupunkiseudun lisäksi tällä hallituskaudella laajennetaan tätä MAL-sopimusta myös kolmelle muulle seudulle, Kuopioon, Jyväskylään ja Lahteen, ja näiden seutujen kanssa on nyt jo alettu käymään neuvotteluita, ja toivottavasti me niissä myös etenemme niin, että voimme varmistaa hyvän yhteistyön kaupunkiseutujen kanssa sekä siellä seudulla keskenään että valtion ja seutujen kanssa.

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

16.07 Riikka Slunga-Poutsalo ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä haluan kyllä palata takaisin noihin ruuhkamaksuasioihin. Hallitusohjelmassa lukee, että hallitus selvittää mahdollisuudet säätää ruuhkamaksut mahdollistavaa lainsäädäntöä. Pääkaupunkiseudulla tämä tulisi tarkoittamaan sitä, että HSL olisi se, joka siitä päättäisi, koska hallitushan siitä ei päättä emmekä me täällä eduskunnassa, me vain mahdollistamme.

Uudellamaalla on 26 kuntaa, joista HSL:ään kuuluu vain yhdeksän kuntaa, ja HSL:ssä Helsingillä on 49,7 prosentin äänivalta, eli helsinkiläiset tulevat päättämään siitä, kuinka Karkkilasta tai Hyvinkäältä tai Lohjalta tai Raaseporista kuljetaan Helsingissä töissä ja toisinpäin. Haluaisinkin tiedustella hallitukselta: Missä vaiheessa tämä tilanne menee? Mitenkä te näette: tukeeko tämä todellakin Uudenmaan alueella työllistymistä ja töissä liikkumisen motivaatiota, jos siitä peritään joidenkin arvioiden mukaan jopa tuhannen euron paikkeilla olevaa vuosittaista maksua?

16.08 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kysyjällä on tarkempi tieto mahdollisen lainsäädännön sisällöstä kuin hallituksella. Tämä on hallitusohjelmassa, se on mahdollistavaa lainsäädäntöä, mutta se, mikä sen sisältö on, ketkä kaupungissa tai kaupunkiseudulla voisivat tehdä asiaan liittyviä päätöksiä — ei siitä ole päätöksiä. Koskeeko se vain kuntien katuverkostoa vai myös valtion rahoittamia teitä — tästä ei ole päätöksiä. Nostitte esiin yhden mahdollisen kehityskulun, mihin suuntaan tällainen maksu saattaa viedä, mutta ei tästä hallituksen esitystä ole olemassa vielä.

16.09 Sari Multala kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä, mikä on äärimmäisen kunnianhimoisen tavoite. Liikkuminen on kuitenkin välttämättömyys myös täällä pääkaupunkiseudulla, eikä autoilukaan sinällään ole ongelma mutta autoilun synnyttämät päästöt ovat. Sen vuoksi liikenteen verotuksen ja maksujen tulisi kohdistua päästöihin, ei itse liikkumiseen.

Pääkaupunkiseudulle MAL-sopimuksenkin yhteydessä kaavaillulla ruuhkamaksulla on kuitenkin valitettavasti juuri toisensuuntainen vaikutus. Se vaikeuttaa erityisesti niiden työssäkäyvien liikkumista, joiden on pakko liikkua siihen aikaan, jolloin ruuhkamaksut olisivat voimassa, ja se tekee siitä äärettömän kallista. Hallitus määrittelee sen, onko tämä ruuhkamaksu ylipäätään mahdollista ottaa käyttöön. Sehän on jo osana tätä MAL-sopimusta. Voitteko kertoa, mikä on ruuhkamaksujen valmistelun eli tämän lainsäädännön valmistelun tilanne tällä hetkellä?

16.10 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Valmistelu ei ole käynnissä sellaisella tavalla, että sisältöä voitaisiin arvioida. Sen verran tuore ministeri olen, että ymmärtääkseni vielä ei valmistelutyöryhmäkään ole olemassa — nyt muut valtioneuvoston jäsenet saavat korjata, jos näin on. Te olette varoituksinenne hyvin etupainotteisia, ja aika näyttää, mihin suuntaan valmistelun kautta sisältö sujuu.

Pääkaupunkiseudun liikenteen kannalta haluaisin nostaa kyllä esille myös tämän etätyön. Korona-aikahan on osoittanut sen, miten ruuhkat ovat hävinneet, ja digitalisaation ja etätyön edistämisellä voimme saavuttaa myös erittäin paljon ihmisten hyvinvoinnin, viihtyvyyden, liikenteen sujuvuuden kannalta, ja pitää myös tämä ikään kuin näkökulmana pitää esillä niissä valmisteluissa, joissa vaikutetaan tähän liikenteen määrään.

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

16.11 Ympäristö- ja ilmastoministeri Krista Mikkonen (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Multala nosti esiin ruuhkamaksut pääkaupunkiseudun MAL-sopimuksessa kirjattuna seutujen kuntien yhteisenä tahtona siitä, että valtio mahdollistaisi tällaisen lainsäädännön. Nythän on se tilanne, että jos paikallisesti tällaista haluttaisiin käyttää, niin se ei ole lainkaan mahdollista. Sen takia tietysti on hyvä, että me voimme tehdä sellaista mahdollistavaa lainsäädäntöä, ja se on totta kai sitten alueen omien kuntien käsissä, ottavatko he sitä käyttöön.

Mutta sen me tiedämme, niin kuin tässä tuli esiin, että liikenteen päästöjen vähentäminen on ilmastotavoitteissa yksi keskeinen asia, missä meillä on paljon tehtävää. Liikenne ministeriössä on valmisteilla fossiilittoman liikenteen tiekartta, ja on selvää, että siinä tarvitaan erilaisia keinoja eri puolille Suomea. Joukkoliikenne toimii hyvin niillä alueilla, missä on paljon ihmisiä, mutta niillä alueilla, missä ihmisiä on vähän, tietysti se henkilöautojen päästöjen vähentäminen on oleellista, ja siihen voidaan vaikuttaa esimerkiksi liikennebiokaasulla tai sähköautoja käyttämällä. Mutta sen haluan sanoa, [Puhemies koputtaa] että liikenteen päästöjen osalta nimenomaan kaupunkiseuduilla liikenteen päästöt vähenivät viime vuonna sen takia, että täällä on ollut hyvä raidejoukkoliikenne.

16.13 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenteeltä kerätään yli 8 miljardia veroja. Enää emme kaipaa tähän maahan tiemaksuja ja ruuhkamaksuja.

Kokoomus on esittänyt, että asfaltointimäärä nostettaisiin nyt 90-luvun laman tapaan yli 6 000 kilometriin vuodessa, mutta liikenteen päästöjen näkökulmasta oleellista on myös raideliikenne. VR pudotti omat vuoronsa noin 50 prosenttiin ja on palauttanut nyt valtaosan vuoroista 85 prosenttiin. Poikittaisliikenne on tärkeää, ja tällä hetkellä Riihimäen ja Lahden välillä ollaan edelleen siellä 50 prosentin tilanteessa eli korona-aikaisessa tilanteessa, vaikka kutakuinkin kaikki muut vuorot Suomessa on palautettu 85-prosenttisesti. Kysyisin nyt ministeri Harakalta: kun tämä on ostopalveluliikennettä, tämä ei ole VR:n päätös, vaan tämä on hallituksen päätös — se, kun hallitus maksaa nämä matkat Riihimäeltä Lahteen, [Puhemies koputtaa] ja ne ovat oleellisen tärkeitä työmatkojen kannalta — niin oletteko valmiit nopeasti tekemään ratkaisun, että jo heinäkuun alussa [Puhemies koputtaa] nämä vuorot palautetaan?

16.14 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä Kärkölen kunnanvaltuustossa esille noussut kysymys on minulle tuttu, ja nyt VR on palauttamassa liikennettä koronavirusta edeltävälle tasolle. Se päivämäärä, jolloin tätä liikennettä lisätään, on 10. elokuuta. Olisin toivonut, että se olisi voinut olla viikkoa aikaisemmin, sen tähden, että hallituksen laajan etätyön suositukset päättyvät 1.8., ja kun meillä on jo nyt käynnissä Turvallisesti matkaan -kampanja, jolla pyrimme vakuuttamaan suomalaiset siitä, että työmatkailu ja ylipäättään joukkoliikenne on jälleen turvallista, kunhan huolehditaan turvaväleistä ja kunhan huolehditaan hygieniasta, niin siksi tarjonnan lisääminen on äärimmäisen tärkeä turvallisuustoimi. Olen ollut yhteydessä VR:ään mainitsemastanne asiasta.

16.15 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä ovat nousseet esille nämä MAL-sopimukset, ja nehan tukevat nimenomaan suurten kaupunkien liikennettä, joukkoliikennettä ja kehittämistä, mutta kun itse olen tuolta harvaan asutulta seu-

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

dulta, niin tiedän, että kun on pitkät etäisyydet, pitkät matkat ja työmatkat, niin siellä ainut liikenneväline on henkilöauto. Miten hallitus on arvioinut: jos jotakin korotuksia johonkin tilanteeseen tehdään, niin voisiko harvaan asutulla seudulla olla edullisempaa sillä omalla autolla liikkua työmatkoja? Tällä tavalla on mahdollista myös sitten työllisyyttä parantaa, koska se oma auto on ainut liikkumisväline tällä hetkellä.

16.15 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Henkilöauto kuuluu suomalaiseen liikenteeseen. Aivan niin kuin kysyjä totesi, suurimmassa osassa Suomea merkittävä osa, monilla alueilla ehkä jopa valtaosa, työmatkaliikenteestä ja asiointiliikenteestä perustuu henkilöautoiluun. Henkilöautoilun päästöjen vähentämiseksi Suomi on tehnyt johdonmukaisesti pitkään toimia. Biopolttoaineen sekoitevelvollisuus Suomen ansiosta, uskallan sanoa, ylittää Euroopassa saatiin liikkeelle, ja me olemme siihen panostaneet erittäin paljon. Henkilöautoliikenteen energiamuodot, sähköistyminen ja muu, ovat vahvassa vauhdissa. Eli asteittain myös henkilöautoliikenteen puolella ominaispäästöt vähenevät merkittävästi, ja realiteetti ja tosiasia vaan on se, että suomalaisten asiointi ja suomalaisten työ ja talous eivät toimi ilman henkilöautoja, ja ei hallituksella ole tässä kysymykseen verrattuna mitään poikkeavaa sanaa.

16.17 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pääministeri kertoi, että ei ole tietoa oikeastaan, mikä tämä ruuhkamaksukirjaus siellä hallitusohjelmassa on — jos näin oikein ymmärsin — ja totesitte, että koronan vuoksi nyt näyttää olevankin niin, että ruuhkat ovat hävinneet, etätyön vuoksi. Nythän me tulemme oikeastaan siihen tilanteeseen, että koko tämä ruuhkamaksuhan on täysin turha, ja hallitus voisikin todeta, että tähän ruuhkamaksuajatuksen — teistä ei kukaan tunnu edes tietävän, mikä se mahdollisesti edes olisi — voitaisiin vetää raksit yli. Aika moni ihminen ottaa yhteyttä siitä, että he eivät halua ruuhkamaksuja eivätkä lisää liikkumiseen kuluja. Taloustutkimus tutki tammikuussa tätä asiaa ja totesi, että autoileva omakotitaloasuja on muutenkin Marinin hallituksen ilmastotavoitteiden maksaja. Jospa nyt luovuttaisiin tästä ruuhkamaksutavoitteesta, teistä kukaan ei tunnu aidosti tuntevan tai tietävän sitä — se on jonkinlainen heitto. Voitteko, pääministeri, sanoa, että poistetaan se sieltä turhana?

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Pääministeri ei ole paikalla mutta varapääministeri, pääministerin sijainen, on.

16.18 Valtiovarainministeri Matti Vanhanen (vastauspuheenvuoro): Joo, ei palata enää vuosisadan alkupuolen nimikkeisiin. [Naurua]

Tiedän kyllä, mikä hallitusohjelmassa ruuhkamaksun sisältö on. Se on mahdollistavaa lainsäädäntöä: luodaan mahdollisuus, että kunnat voivat harkita sitä. Mutta ei sen sisältöä ole vielä olemassa. Sen valmistelu ei ole käynnissä. Tässä kysymyksessä teillä ovat ennako-olettamukset hyvin vahvoja siitä, mikä sen sisältö tulisi olemaan. Tähän palataan sitten kun se hallitusohjelman mukaisella tavalla on valmisteltu.

16.18 Petri Honkonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Meidän pitää muistaa, että kun puhumme liikenteen käyttövoimista, siitä, millä autot kulkevat, niin se on osa energiapolitiikan kokonaisuutta, ja nämä monet uudet vaihtoehtoiset käyttövoimat ovat todellisuudessa aika edullisia, esimerkiksi tämä ministeri Mikkosen jo esille nos-

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

tama liikennebiokaasu. Hallitus on kirjannut hallitusohjelmaan vahvasti tämän liikennebiokaasun tuotannon edistämisen, ja itse ajattelen näin, että haja-asutusalueilla pitkällä aikavälillä autokanta voisi isolta osin kulkea tällä biokaasulla, ja sitten taas ajattelen näin, että asutuskeskuksissa sähkökäyttöiset ajoneuvot varmasti tulevaisuudessa ovat se keskeinen käyttövoima. Kysynkin hallitukselta: kuinka tämä biokaasun tuotannon edistäminen etenee, ja kuinka me voisimme edistää tällaisten alueellisten biokaasun tuotantokeskittymien syntymistä ja kehittämistä? Biokaasua pitää saada eteenpäin, ja keskusta on vahvasti sen puolella. Perussuomalaiset ovat, kuten olemme huomanneet, venäläisen hiilen ja öljyn salarakas edelleen, niin kuin tämäkin päivä osoittaa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ensin ministeri Harakka, sitten ministeri Lintilä.

16.20 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia kysyjälle erittäin tärkeästä kysymyksestä. Biokaasu on erittäin varteenotettava vaihtoehto nimenomaan siellä, missä vaihtoehtoisia käyttövoimia noin muuten, esimerkiksi raskaassa liikenteessä, ei muutoin ole järkevästi käytettävissä. Siksipä lisätalousarvion yhteyteen on kirjattu tällainen raskaan liikenteen biokaasuohjelman tuki, joka ei kuulosta suurelta summalta, 1 miljoonaa euroa, mutta se jo tässä raskaan liikenteen kokonaisuudessa tarkoittaa, että jos se käytettäisiin nyt kerralla kokonaan, niin se kaksinkertaistaisi sen määrän raskasta liikennettä, joka nyt biokaasulla käy.

Ja laajentaisin kysymystänne vielä sen verran, että Saksa on tässä suuressa elvytyspaketissaan päättänyt sijoittaa peräti 7 miljardia euroa vetytalouteen, ja meillä Suomessa on erinomaista osaamista Lappeenrannan—Lahden teknillisessä korkeakoulussa, LUTissa, siitä, miten sähkön avulla tuotettaisiin synteettisiä polttoaineita, ja nämä [Puhemies koputtaa] mahdollistaisivat nykyisten polttomoottoriautojen pitemmän käyttöiän.

16.21 Elinkeinoministeri Mika Lintilä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Honkonen on ihan oikeassa kysymyksessään. Biokaasutyöryhmä luovutti minulle työnsä tuossa jokunen kuukausi sitten, ja ehkä voisi kuvata, että siellä on vähän tällainen klassinen muna—kana-tilanne, eli koska ei ole tankkausasemia, ei tule kaasuautoja, ja kun ei ole autoja, ei tule tankkausasemia. Sen takia hallitus on lähtenyt tukemaan tämän jake-luverkoston kasvattamista. Näen itse kyllä sen, että kyllä nämä tulevat olemaan ihan merkittävä osa, mutta kyllä tämä liikenteen jatkuminen tulee rakentumaan useista eri paloista. Kuten ministeri Harakka totesi, Saksa tuo hyvin vahvasti vetyä, mutta todennäköistä on, että sen varsinainen aika on 20—30 vuotta sen jälkeen. Kyllä tämä välipätkä tulee olemaan hyvin vahvasti pattereilla oleva, eli Suomessa oleva akkustrategia tulee olemaan äärettömän tärkeä myös liikenteen kannalta, eli siellä tullaan näkemään biopuolta, [Puhemies koputtaa] siellä tullaan näkemään sähköpuolta, siellä tullaan näkemään vetypuolta.

16.22 Ilkka Kanerva kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Harakka omassa vastauspuheenvuorossaan totesi, että tänään on perustettu pari hankeyhtiötä rata-hankkeitten edistämiseksi. Niitten historia tietysti on vähän pidempi, viime vaalikaudessa, jolloin valtiovarainministeri Orpo antoi siihen muistaakseni nelisenkymmentä miljoonaa edistääkseen näitä hankkeita, erityisesti tätä kasvukolmiota Turku—Tampere—Helsinki saadakseen siitä yhtenäisen työssäkäyntialueen. Erinomaista, että tällä sektorilla edetään.

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

Tässä ovat kunnat mukana 50 prosentilla — eikö niin? — mutta ei kai oletus voi olla se, että kunnat itse rakentamisvaiheessa, suunnittelun jälkeen, voisivat olla mukana investoijina tämän asian toteuttamiseen? Olennaista on kuitenkin saada ministeriltä nyt selvä vastaus siihen, että kun tämä hyvä kehityssuunta on se, minkä täällä toteamme yhteisesti, ja kun siinä edetään, niin edetäänkö siinä siinä järjestyksessä, missä suunnitelmat ovat pisimmällä, eli päästään [Puhemies koputtaa] työssä käytännön sovellutukseen heti, kun se on suinkin mahdollista suunnittelullisen valmiuden myötä.

16.23 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kanerva aivan oikein jakoi tässä kunniaa tästä pitkästä prosessista monille eri tahoille. Haluaisin myös muistuttaa nykyisen pääministerimme, silloisen liikenne- ja viestintäministeri Sanna Marinin ansioista siinä, että nämä neuvottelut pantiin menestyksekkäästi käyntiin.

Rakentamisvaiheen rahoitusvaihtoehtoja on monia. Siinä voivat esimerkiksi kunnat olla kiinteistökehityksen osalta mukana omalla panoksellaan, mutta myöskin uskon, että se turvallisenä infrastruktuurisijoituksena kiinnostaa kyllä monia ihan kaupallisiakin toimijoita myöskin ihan investointina. Tässä on koko paletti auki, ja se järjestys, millä hankeyhtiöt toteutuvat, tietysti riippuu juuri siitä, että ne itsenäiset, toisistaan riippumattomat yhtiöt toimivat ja tuovat tulosta.

Eilen myöskin aloitettiin neuvottelut itäsuunnan suunnittelu-yhtiöiden tunnustelemiseksi, [Ilkka Kanerva: En minä sitä kysynyt! — Puhemies koputtaa] ja siinä myöskin kiinnostaa se kysymys, miten siellä kaupungit ja kunnat sitoutuvat tähän hankkeeseen tasapuolisin ehdoin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Myönnän vielä tähän kysymykseen alkupe-
räisen kysymyksen esittäjälle, edustaja Laaksolle kysymyksen.

16.25 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä hallitus, jos mahdollistetaan ruuhkamaksujen periminen, niin millä tavoin hallitus varmistaa, etteivät isot kaupungit käytä tätä vetovoimatekijänä? No, tietysti siihen on vaikea vastata, kun ette tienneet koko ruuhkamaksuhommista oikein mitään. Heitetään siihen kuitenkin kysymys: kun polttoaineen verotus kuitenkin tulee nousemaan, vaikka te täällä väittäisitte mitä, niin millä tavalla suomalainen ammattiautoilija pidetään vielä näitten polttoainekorotuksien jälkeen hengissä?

16.25 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (vastauspuheenvuoro): Kiitos kysyjälle erittäin tärkeästä kysymyksestä, koska nimenomaan kuljetusala on sellainen, joka tässä koronakriisissä on kärsinyt erittäin voimakkaasti. Me kaikki tiedämme henkilökuljetusten osalta, kuinka taksiyritykset, varsinkin pienet yksittäiset yrittäjät, ovat joutuneet aivan sietämättömiin vaikeuksiin, mutta myöskin isommat toimijat ja ihan perinteiset linja-autoyhtiötkin ovat olleet vakavissa vaikeuksissa. Siksi on hyvä, että ne ovat voineet nyt tulla hakemaan tätä kustannustukea, josta äskettäin teimme päätöksiä, plus lisäksi arvonlisäveron palautusta.

Mutta onneksi meillä tavarakuljetus on toiminut osittain Huoltovarmuuskeskuksen huolehtimien laivayhteyksien ansiosta yllättävän normaalisti verrattuna siihen, mikä olisi ollut

Punkt i protokollet PR 103/2020 rd

se pahin skenario. Kyllä me kannamme jatkuvasti huolta siitä, että tällä elinkeinolla säilyy menestymisen edellytykset jatkossakin.

Frågan slutbehandlad.