

Plenum

Torsdag 17.12.2020 kl. 9.59—19.27

3.6. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

Talman Anu Vehviläinen: Nu presenteras huvudtitel 31 om kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

För den allmänna debatten reserveras i det här skedet 1 timme och 45 minuter. Debatten inleds av delegationens ordförande, ledamot Jokinen.

Debatt

10.47 **Kalle Jokinen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahat ovat noin 3,5 miljardia euroa. Siitä perusväylänpidon määräraha on noin 1,4 miljardia euroa, johon sisältyy parlamentaarisen työryhmän esittämä 300 miljoonan euron pysyvä tasokorotus. Siitä huolimatta määräraha vähenee ja korjausvelan arvioidaan kääntyvän lievään kasvuun. Tämä johtuu siitä, että päällystysmäärät jäävät alle 3 000 kilometrin korjausvelan kasvun pysäyttävän 4 000 kilometrin sijasta. Nyt teiden päällystämisestä puuttuu rahaa 50 miljoonaa euroa.

Valiokunta painottaa toimia, jotka edistävät liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän kuljetusten kannalta keskeisten väylien toimivuutta ja päivittäistä liikennöitävyyttä. Valiokunta kiinnittää huomiota alemmanasteisen tieverkon kuntoon, joka on monin osin heikko ja vaikeuttaa henkilöliikenteen ja kuljetusten turvallisuutta ja sujuvuutta. Valiokunta lisää perusväylänpitoon 17 350 000 euroa ja osoittaa sen hankelistan mukaan eri puolilla maata sijaitseviin pienehköihin liikenneturvallisuutta ja elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä edistäviin hankkeisiin.

Perusväylänpidon määrärahasta käytetään radanpitoon 473 miljoonaa euroa, ja sen avulla rataverkon kunnan arvioidaan säilyvän ennallaan tai jopa hieman paranevan. Rataverkon korjaustarve nousee voimakkaasti vuosikymmenen loppua kohti. Valiokunta nostaa esille myös junien kulunvalvontajärjestelmän kehittämistarpeet, sillä nykyinen järjestelmä tulee elinkaarensa päähän 2020-luvun lopussa ja päätökset korvaavasta järjestelmästä on tehtävä pian.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen on käytettävissä yhteensä 28,5 miljoonaa euroa. Määräraha antaa hyvät mahdollisuudet toimeenpanna valtioneuvoston vuonna 2018 hyväksymää kävelyn ja pyöräilyn edistämishanketta.

Noin 350 000 kilometriä pitkällä yksityistieverkolla on tärkeä merkitys koko liikennejärjestelmälle. Merkittävä osa elinkeinoelämän kuljetuksista käyttää yksityisteitä, jolloin esimerkiksi painorajoitetut sillat voivat aiheuttaa suuria kustannuksia muun muassa metsäteollisuuden ja elintarviketeollisuuden kuljetuksille. Valiokunta on tyytyväinen 30 miljoonaan euroon nousevaan yksityistieavustusten määrään.

Arvoisa puhemies! Ensi vuonna käynnistetään kuusi uutta kehittämishanketta kustannusarvioltaan yhteensä 205 miljoonaa euroa: kolme ratahanketta, kaksi vesiväylähanketta

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

ja yksi tiehanke. Lisäksi ensi vuonna jatketaan 29:ää jo aiemmin aloitettua väyläinvestointin rakentamista. Kehittämishankkeissa on voimakas ratapainotteisuus. Valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että tavaraliikenteen kuljetukset käyttävät pääosin maanteitä. Siksi on tärkeitä, että tulevassa 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa otetaan selvästi huomioon myös maantieverkon kehittämistarpeet.

Valiokunta pitää tärkeänä valtakunnallisen laajakaistatukiohjelman jatkamista. Viestintäyhteyksien merkitys on entisestään korostunut etätöiden lisääntymisen vuoksi, ja laajakaistayhteyksien laadussa on edelleen suuria alueellisia eroja. Laajakaistarakentamisen tukea koskeva lainsäädäntö on uusittu, ja ensi vuoden alussa tukiohjelmalla voidaan parantaa myös vapaa-ajan asuntojen laajakaistayhteyksiä.

Arvoisa puhemies! Valiokunta on erittäin huolissaan ennaltaehkäisevän liikenneturvallisuuksien rahoituksesta. Ensi vuodelle tieliikenteen turvallisuustoimintaan osoitetaan 8,1 miljoonaa euroa, joka on miljoona euroa kuluva vuotta vähemmän. Leikkaus on merkittävä, ja se tulee näkymään liikenneturvallisuuksien tasossa ja tuloksissa. Valiokunta korostaa liikenneturvallisuuksien tärkeyttä ja toteaa, että liikenneturvallisuuden parantamista on painotettu hallitusohjelmassa ja myös EU on asettanut liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyviä tavoitteita. Valiokunta katsoo, että liikenneturvallisuuksien rahoituksen taso on syytä turvata pitkäjänteisesti kestäväällä tavalla vuoden 2020 tasolla ja varmistaa sen riittävyys vuoden 22 talousarvioesityksessä.

Valiokunta pitää välttämättömänä, että Liikenneturvan, Liikennevakuutuskeskuksen ja Ahvenanmaan maakunnan liikenneturvallisuuksien jatkuvuus ja alueellinen kattavuus turvataan.

Valiokunta esittää asiasta seuraavan lausuman: ”Eduskunta edellyttää, että tieliikenteen turvallisuustoiminnan kehittämistarpeet selvitetään ja huolehditaan siitä, että liikenneturvallisuuksien rahoitus pohja varmistetaan pitkäjänteisesti kestäväällä tavalla.”

Arvoisa puhemies! Liikennejaoston puolesta haluan kiittää valtiovarainvaliokunnan erittäin ammattitaitoisia virkakuntaa, jaoston kuulemiseen osallistuneita asiantuntijoita ja liikenneministeri Harakkaa yhdessä eletyn vuoden yhteistyöstä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Tässä kohtaa totean, että äänestykset menivät vähän nopeammin kuin oli tarkoitettu, ja en näe täällä ministeri Harakkaa vielä paikalla, mutta teemme sillä tavalla, että aloitamme debatin jo tässä kohtaa, ja sitten kun ministeri tulee paikalle, niin annetaan ministerille puheenvuoro. Eli ne edustajat, jotka haluavat käyttää tässä pääluokkakohdassa debattipuheenvuoron, nousevat ylös ja V-painikkeella sitten puheenvuoropyyntö. — Keskustelun aloittaa liikennevaliokunnan puheenjohtaja Suna Kymäläinen.

10.52 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin tässä ensi vuoden budjetissa panostetaan merkittävästi väyliin ja korjausvelan torjumiseen, ja jo toista vuotta peräjäälkeen esitetään 618 miljoonaa euroa enemmän näihin liikennehankkeisiin — ja muistetaan se, että neljännessä lisätalousarviossa oli tuo historiallisen suuri panostus, 1,3 miljardia, kestävään liikenteeseen. Näillä on vahva työllisyyttä parantava vaikutus.

Olemme myös tehneet tämän vuoden aikana päätöksen Saimaan kanavan sulkujen pidentämisestä, ja tämä on otettu meidän teollisuudessa ilolla vastaan, se, että rahti pystyy

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

kulkemaan mereltä jopa Joensuuhun ja Kuopioon ja tuo henkilötyövuosia 1 000—1 200 lisää.

Koska kysymys on myös viestinnästä, niin olin tyytyväinen, että valiokunnan, valtiovarojen, puheenjohtaja otti esiin... [Puhemies keskeyttää puheenvuoron puheajan ylityttyä]

Puhemies Anu Vehviläinen: Kiitos. — Ja kuten huomaamme, ministeri on saapunut paikalle. Annamme tässä kohtaa ministerille 5 minuutin puheenvuoron. — Olkaa hyvä.

10.54 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat, kollegat! Eduskunta osoittaa tässä erinomaista ripeyttä, niin että ministerilläkin on täysi työ pysyä kyydissä. Kiitos kärsivällisyydestä.

Todellakin liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vuoden 21 talousarvioesitys noudattaa vahvasti hallitusohjelman linjauksia. Hallinnonalan määrärahat vuoden 21 talousarviossa ovat noin 3,5 miljardia euroa, suuruusluokaltaan suunnilleen samalla tasolla kuin kuluvan vuoden varsinaisessa talousarviossa. Määrärahoiltaan suurimmat kohteet ovat perusväylänpito, 1,365 miljardia euroa, väyläinvestoinnit, 700 miljoonaa euroa, sekä julkisen henkilöliikenteen ostot ja kehittämiset, 120 miljoonaa euroa. Perusväylänpidon määrärahaan sisältyy edellisen parlamentaarisen työryhmän esityksen mukainen ja hallitusohjelman mukainen 300 miljoonan euron tasokorotus. Sillä hallitaan korjausvelkaa, pidemmällä aikavälillä tavoitteena on vähentää sitä asteittain. Hallitusohjelman mukaisesti 20 miljoonaa euroa korotuksesta käytetään maanteiden talvikunnossapidon parantamiseen. Rahoitusta kohdennetaan erityisesti alueille, joilla talvi asettaa suurimmat haasteet. Vaarallisten tasoristeysten poistamiseen osoitetaan 10 miljoonaa euroa.

Valtiovarainvaliokunta esittää perusväylänpidon momentille 17,35 miljoonan euron lisäystä eri puolilla maata sijaitseviin liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä myös kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin. Kiitän valiokuntaa tästä arvokkaasta lisäyksestä.

Arvoisa puhemies! Ensi vuonna aloitetaan kolme ratahanketta, kaksi vesiväylähanketta ja yksi tiehanke. Yhteensä on eri puolilla Suomea vuonna 2021 käynnissä 35 väylähanketta, joiden toteuttamisajan valtuudet ovat noin 1,9 miljardia euroa.

Liikennejärjestelmäsuunnitteluun haetaan pitkäjänteisyyttä 12-vuotisella valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla, joka ohjaa osaltaan määrärahojen kohdentumista. Työ tehdään parlamentarisessa työryhmässä siten, että suunnitelma annetaan eduskunnalle selontekona ja hyväksytään keväällä 2021, ja jo tässä vaiheessa lämmin kiitos kaikille tähän parlamentaariseen ohjausryhmään osallistuneille hienosta yhteistyöstä. Tässä suunnitelmassa arvioidaan Suomen koko väyläverkosto ja linjataan sen kehittämistä vuosina 2021—2032.

Suomi-radan ja Turun tunnin junan suunnittelua varten perustetaan kaksi osakeyhtiötä: Suomi-rata Oy ja Turun Tunnin Juna Oy. Yhtiöiden perustamista koskevat asiakirjat on allekirjoitettu. Suomen valtion osuus kummassakin yhtiössä on 51 prosenttia. Näiden yhtiöiden perustaminen on tärkeä etappi pyrkimyksissämme edistää kahta suurta raidehanketta ja saada täydet EU-tuet. Seuraavaksi vuorossa on toki nopea itäinen ratayhteys. Näissä kahdessa hankeyhtiössä on lisäksi mukana 26 kaupunkia ja kuntaa sekä Finavia. Se todistaa, että olemme vahvasti sitoutuneita koko Suomen kehittämiseen. Raideliikenteeseen investoiminen on välttämätöntä, kun siirrymme kohti kestäväää liikkumista.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

Arvoisa puhemies! Liikenteen päästövähennystavoitteilla vastataan Suomen sitoumuksen hiilineutraaliudesta. Liikenteen päästöt vähennetään puoleen vuoteen 2030 mennessä askeleena kohti hiiletöntä liikennettä. Toimenpiteillä siirrytään kohti kestävämpiä liikku- mismuotoja. Tässä vaiheessa tavoitteeseen pääsemiseksi osoitetaan rahoitusta raideinves- tointeihin, julkisen henkilöliikenteen ilmastoperusteisiin toimiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen. Myös perusväylänpidon parempikuntoiset tiet vähentävät päästöjä. Vuonna 2021 kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen osoitetaan lähes 30 miljoonaa euroa, ja valtiova- rainvaliokunta on mietinnössään ehdottanut lisättäväksi momentille yhteensä 750 000 eu- roa. Kiitän valiokuntaa myös tästä lisäyksestä.

Liikenteen ja viestinnän palveluiden määrärahat nousevat runsaat 20 miljoonaa euroa vuoden 2020 talousarvioon verrattuna. Niistä suurin osa osoitetaan koronapandemiasta kärsimään joutuneiden maakuntien lentoyhteyksien tukemiseen.

Haja-asutusalueiden ja maaseudun tietoliikenneyhteyksiä parantava Laajakaista kaikil- le -hankkeen toteuttamista jatketaan nyt ensi vaiheessa 5 miljoonan euron lisärahoituksel- la. Valtion televisio- ja radiorahastoon tehtävään siirtoon tehdään 11 miljoonan euron in- deksikorotukset.

Tässä päällimmäiset. — Kiitoksia, puhemies.

Puhemies Anu Vehviläinen: Jatkamme aloitettua debattia.

10.59 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan budjetti noudattaa hallituksen hyvää linjaa — sitä peri- aatteellista linjaa, että teitä, ratoja, kevyenliikenteenväyliä ja myöskin vesiväyliä paranne- taan koko Suomessa sillä määrärahalla, mikä on käytettävissä. Ja erityisen tyytyväinen olen siihen, että siellä on nimenomaan pysyvästi se 300 miljoonan peruskorotus, mikä on sovittu yhteisesti parlamentaarisesti.

Erityisesti olen kiitollinen siitä, että nyt on yksityistiet myöskin huomioitu valtiovarain- valiokunnan mietinnössä erittäin hyvin ja että siellä on ensi vuonna 30 miljoonaa käytettä- vissä nimenomaan niihin peruskorjauksiin. Ja tyytyväinen olen myöskin siihen, että laaja- kaistahankkeella rakennetaan nyt ja tulevaisuudessa koko Suomeen. Itse toivon, että kun nyt tämä uusi laajakaistalaki, mikä on ollut, tulee ja se asetusluonnos, mikä on nyt saatu sii- tä, että ne lausunnot otetaan myöskin [Puhemies koputtaa] siinä asetuksessa huomioon ja sitä kautta saadaan paljon hankkeita liikkeelle.

11.01 Sheikki Laakso ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minuutissa ei kauheasti ehdi hallitusta kehumaan, kun pitää vähän kritiikkiäkin antaa. Mutta täytyy Sai- maan kanavan tilanteesta sanoa, että on hieno juttu, että se tullaan rakentamaan, koska se oli aika ensiarvoisen tärkeää tässä vaiheessa vielä. Eipä siinä muuta vaihtoehtoa kauheasti ollutkaan.

Mutta romutuspalkkioon on pakko palata. Toivoisin todellakin vielä, että harkittaisiin tätä kokonaisuutta täydellisesti, koska on järjetöntä, että meillä romutuspalkkion saa osta- malla auton ulkomailta suoraan tai polkupyörän ostamalla ulkomailta suoraan, puhumatta- kaan siitä, että polkupyörä voi olla käytettynä ostettu kaverilta, joka aiheuttaa kiusallisen tilanteen aika monellekin mennä harmaalle alueelle, koska kukapa niitä valvoo, onko niitä polkupyöriä, ja minkä arvoisia ne ovat. Toivon mukaan jatkossa, kun ainakin [Puhemies

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

koputtaa] hallitus on kehunut, että tehdään hyviä päätöksiä, niin tällaisia ei tehtäisi jatkossa. — Kiitos.

11.02 Kari Tolvanen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä esityksessä on paljon hyviä asioita, sitä ei käy kiistäminen. Se on hyvä asia, ja tieliikenteeseenkin, mihin nyt keskityn, on paljon hyviä asioita vähäpäästöisemmän liikenteen mutta myös turvallisemman liikenteen saamiseksi aikaan. Mutta olen kuitenkin huolissani liikenneturvallisuudesta, ja siinä yksi osa-alue on entistä turvallisemmat autot. Ja se hän tahtoo sanoa sitä, nytkin siihen tavallaan pyritään, että jos tuo autovero asteittain poistettaisiin ja esimerkiksi ajoneuvoveroa korotettaisiin, saataisiin hieman kompensoitua tätä poistoa, niin me saisimme meidän teille turvallisempia autoja. Me tiedämme, että turvavarusteet ovat aivan eri luokkaa. Samoin loukkaantuneiden, menehtyneiden määrä vähenisi kokonaiskuvassa. Tämä olisi todella tärkeää inhimillisesti, mutta myös taloudellisesti. Elikkä toivoisin, että jatkossa lähdetäisiin tätä autoveron asteittaista poistoa viemään eteenpäin, jotta saisimme turvallisemman liikenteen autojen osalta. [Puhemies koputtaa] Toivottavasti ministeri tarttuu tähän.

11.03 Mirka Soinikoski vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Väitteet siitä, että hallitus olisi unohtanut autoilijat, ei yksinkertaisesti ole totta. [Välihuuto perussuomalaisen ryhmästä] Meistä jokainen täällä ymmärtää, että joukkoliikenne tai lihasvoimalla kuljetut matkat eivät ole mahdollisia kaikille tai kaikkialla. Autoilu ei kuitenkaan voi enää 2030-luvulla nojautua fossiilisiin polttoaineisiin. Meidän on paitsi sähköistettävä liikennettä tuntuvasti ja kestävästi, myös lisättävä biopohjaisten polttoaineiden osuutta liikenteessä.

Luonnon tai ilmaston kannalta ei kuitenkaan ole yhdentekevää, miten ja mistä liikenteen polttoaineet valmistetaan. Kiertotalous tulee biopolttoaineiden osalta mukaan kuvioihin, kun polttoainetta tuotetaan eri alojen jätteistä ja sivuvirroista. Kiertotaloutta myös liikennesektorilla tulee ehdottomasti edistää. Biokaasua voidaan käyttää uusiutuvana polttoaineena sähkön ja lämmön tuotannossa sekä jatkojalostettuna liikennekaasuna. Jakeluvoitteen laajentaminen myös liikennekaasuihin voisi vauhdittaa biokaasautojen yleistymistä ja jakeluverkoston laajentamista. Tämä olisi nähdäkseni juuri oikea suunta.

11.04 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri! Kiitos siitä, että liikenneverkon korjausvelkaa pienennetään, ja toivon panostuksia myös sinne valtion alempaan tieverkkoon.

Myös nämä laajakaistahankkeet ovat tervetulleita. Laajakaistat tulevat olemaan tulevaisuudessa kotiemme tärkeimpiä verkkoja.

Myös vaarallisten tasoristeysten poistamisesta annan kiitosta ja toivon, että pääratalinjaukseen tehtäisiin nopeasti tätä perinteistä pääratalinjaa Helsinki—Riihimäki—Hämeenlinna—Tampere.

Sitten tämä VR-kysymys, joka nousi tällä viikolla keskusteluun. Kerrottiin, että VR olisi romuttamassa käyttökelpoisia IC-vaunuja. Kysyisin teiltä, arvoisa liikenneministeri Harakka, pitääkö tämä tieto paikkansa ja eikö tällaista toimivaa kalustoa kannattaisi myydä jollekin, joka sitä voisi myöhemmin hyödyntää, tai sitten siirtää esimerkiksi kalustoyhtiöön ja sitä kautta käyttää [Puhemies koputtaa] hankittu kalusto loppuun asti.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

11.05 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hienoa, että hallitusohjelmassa liikennepolitiikka on noussut näin suureen rooliin. Se on tärkeää maakuntien elinvoiman ja aluepoliittisestakin näkökulmasta. Samalla sitten liikennesuunnittelussa on siirrytty pitkän aikavälin suunnitteluun liikennejärjestelmä 12 -työn myötä, ja hienoa, että työryhmä eilen on omalta osaltaan saanut paperit kasaan ja ne lähtevät sitten lausunnolle. On tärkeää, että meillä on pitkän aikavälin suunnitelma ja myös samalla rahoitus-suunnitelma olemassa.

Itseä lämmittää nyt tässä budjetissa jo aiemmin LTA nelosessa päätetty iso liikenneinfra-paketti, jolla on myös alueiden työllisyyden näkökulmasta todella iso merkitys, ja samoin perusväylänpidon pysyvä nosto. 2019 päällystettiin Suomessa teitä 1 700 kilometriä, viime vuonna yli 5 000 kilometriä ja todennäköisesti — elyiltä olen selvittänyt — ensi vuonna pystytään jo jonkun verran siirtymään alemmallekin tieverkolle peruskorjausten osalta.

11.06 Vilhelm Junnila ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin aloitan puheeni sanomalla ”hyvä ministeri”, sillä ministeri Harakka on ministeri Lintilän ohella noussut nopeasti suosikkiministerikseni. Toki myös Turun seudulla odotamme teiltä kaikkein eniten, mutta tämän varmasti tiedättekin. Kehun hallituksen esitystä erityisesti suhteessa perusväylänpitoon. Olette hyvin huomioineet myös sen, että meillä on pitkiä etäisyyksiä tässä maassa.

Mutta nopeat kolme kysymystä:

Mitä kuuluu taksien kustannustuelle? Aiempi mallihan kohteli hieman eri tavalla yritysmuodosta johtuen, esimerkiksi toiminimet jäivät ulos. Nyt taksiyrittäjät tarvitsevat ratkaisun hyvin nopeasti, ennen vuodenvaihdetta, koska moni pohtii lomautusten tarpeellisuutta.

Toinen kysymys: mitä kuuluu raskaan liikenteen kilpailuttamiselle ja tukitoimille? Aiemmat tuethan kotimaisille varustamoille suunnattiin lähinnä risteilyaluksille eikä [Puhemies koputtaa] varsinaista raskasta rahtia kускаaville, kuten Finnlinesille.

Ja kolmannen otan sitten seuraavassa puheenvuorossa. — Kiitos.

11.08 Juho Kautto vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin jatkan näitten kiitosten sarjaa ja kiitän ministeri Harakkaa ja hallitusta erityisesti siitä, että tosiaan saatiin se 300 miljoonan pysyvä lisäys tähän perusväylänpitohoittoon. Toivottavasti sen avulla sitten tulevana vuosina pystytään korjausvelkaa myös pienentämään.

Sitten näin alueellisesti keskisuomalaisena kiitän kyllä hallitusta myös siitä, että on hyvin huomioitu sen alueen tarpeet. Kun muistetaan vielä, että Kaipola loppuu, niin sinne tulee nytten huomattavia liikenneinfra parannuksia rautatielle ja myös sitten Äänekoski—Viitasaari-väli, mihinkä tuli yli 21 miljoonaa. Sillä parannetaan sen osuuden turvallisuutta huomattavasti.

Sitten vielä: kun olen vähän huolestunutkin lähinnä näitten maakuntakenttien tulevaisuudesta, niin voisiko ministeri Harakka vielä vähän valottaa, minkälaisia suunnitelmia niiden suhteen on?

11.09 Matias Marttinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olemme liikenneministerin kanssa keskustelleet lukuisia kertoja maakuntien henkilöjunaliikenneyhteyksien kehittämisestä, ja puheenvuoroni käsittelee tälläkin kertaa sitä.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

Maan hallitus on päättänyt satsata ilmastoperusteiseen rahoitukseen yhteyksien osalta 20 miljoonaa euroa, mutta hämmästykseni kuitenkin ensi vuonna henkilöjunaliikenteen ostoihin on edelleen tämä 32 miljoonaa euroa. Ministeri tietää hyvin, että oma maakuntani Satakunta on myös kärsinyt tästä koronatilanteesta niin, että yhteyksiä Porista Tampereelle on karsittu. Ja sen lisäksi oma kotiseutuni, Rauman seutu, on jo pitkään toivonut, että henkilöjunaliikenteen yhteys tultaisiin käynnistämään uudelleen Kokemäelle ja sitä kautta taas Tampereelle, koska me olemme lähellä suuria seutuja, kuten Tamperetta ja Helsinkiä, mutta me jäämme silti sen kasvun ulkopuolelle [Puhemies koputtaa] pitkälti johtuen siitä, että yhteydet ovat heikkoja. [Puhemies koputtaa] Ja kysyn ministeriltä, miten suhtaudutte näihin ehdotuksiin.

11.10 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin haluan kiittää ministeri Harakkaa hyvistä lakihankkeista. Muun muassa tämä taksilain korjaussarja etenee, pientä viilausta siinä saattaa vielä olla, mutta uskon, että siitä saadaan hyvä.

Liikenne- ja viestintäministeriön johtama fossiilittoman liikenteen työryhmän loppuraportti esittää tavoitteena jopa 700 000 sähköautoa Suomeen 2030 mennessä. Tavoite on minun mielestäni todella raju ottaen huomioon, että tällä hetkellä Suomen liikenteessä on vain noin 6 500 sähköautoa ja 34 000 ladattavaa hybridiä. Hallitus käyttää romutuspalkkiota ja hankintatukea autokannan uudistamiseksi sekä vaihtoehtoisten käyttövoimien kannustimena. Toimenpiteet eivät kuitenkaan riitä, ja olemme vielä lähtöruudussa, mitä tulee esimerkiksi latausinfraan.

Minua vaan ihmetyttää se, että jos minä lämmitän omakotitaloni sähköllä, niin minä tuhoan ilmaston, [Puhemies koputtaa] mutta kun minä ajan sähköautolla, minä pelastan sen. [Puhemies koputtaa] Arvoisa ministeri, mitä eroa näillä sähköillä on?

11.11 Sandra Bergqvist r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaarinan ja Paraisien välissä oleva Kirjalansalmen silta on tullut elinkaarensa päähän. Silta on hälyttävän huonossa kunnossa, ja sillalla saa nyt ajaa vain viittäkymppiä ja vain yksi raskas ajoneuvo kerrallaan. Sillan käyttöaika päättyy viimeistään vuonna 25.

Tiellä kulkee 11 000 ajoneuvoa ja 700 raskasta ajoneuvoa päivittäin. Paraisilla tuotetaan merkittävä osa Suomen rakennusteollisuuden käyttämistä raaka-aineista, muun muassa sementtiä, betonia, laastia, kalkkia ja kivivillaa. Noin puolet koko maan sementtitarpeesta valmistetaan Paraisilla. Jos silta poistetaan käytöstä, yli 15 000 ihmistä ja 1 300 yritystä on ilman minkäänlaista yhteyttä mantereelle. Suurin osa Etelä-Suomen rakennustyömaista pysähtyisi kahdessa vuorokaudessa, koska eivät saa rakennusmateriaalia.

Arvoisa puhemies! Kysyisin ministeri Harakalta, miten saadaan uusi silta rakennettua mahdollisimman nopeasti. Suunnittelutyöt [Puhemies koputtaa] valmistuvat keväällä.

Förlåt att jag inte hann tacka, men regeringen har också gjort väldigt många goda saker.

11.13 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Myös minä yhdyn kiitoksiin ministerille, mutta toivon, että tämä nyt ei saisi kovin ylpeäksi, että edelleenkin tämä hyvä yhteistyö meillä toimii, kiitos siitä.

Mutta minäkin haluaisin lähemmin vielä tietoa maakuntien lennoista elikkä ennen kaikkea siitä, että jos kumminkin viitenä tai seitsemänä päivänä on mahdollista liikennöidä, niin mikä on tämän koneen koko, kun ainakin ennakkotiedoissa, mitä tiedotteita on tullut,

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

oli 29-paikkainen, ja se ei kotikaupunkiani Kajaania kovin tyydytä. Että onko mahdollista kilpailutuksessa mennä suurempiinkin yksikköihin? Elikkä alueitten saavutettavuus on erittäin tärkeää.

No sitten vielä nämä väylät. Elikkä väylät ovat elinkeinoelämän verisuonisto, ja siihen on todella hyvin panostettu, ja kiitos siitä ministerille. [Puhemies koputtaa] Metsäteollisuuden toimintaedellytykset on tällä tavalla turvattu. — Kiitos.

11.14 Arto Pirttilahti kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän jaoksen puheenjohtajaa ja jaoksen kaikkia jäseniä. On erinomainen mietintö meillä saatu aikaiseksi.

Todellakin täällä puretaan nyt tievelkaa, korjausvelkaa, ja on hienoa, että se on suoraan budjetissa. Yksityisteiden rahoitusta tulee lisää 30 miljoonaa, myös kävely- ja pyöräilyhankkeisiin on.

Kysyn samaa kuin edustaja Marttinen kysyi, tästä lähijunapilottien jatkosta, myös ostojen velvoiteliikennesopimuksesta VR:n suuntaan. Missä vaiheessa nämä ovat?

Sitten vielä tästä liikennejaoksen kirjauksesta liikenneturvan osalta: Kun laitettiin sinne vahva kirjaus, niin millä tavalla tämä sitten muuttuu todeksi ensi vuoden aikana? Siitä olisi hyvä kanssa pari sanaa ehkä kuulla.

Kaikkenansa on hieno asia, että nämä yksityistieohjat ja myös liikkuminen niin elintarvikkeiden kuin ihmisten kuten myös sitten metsäteollisuuden tuotteitten osaltakin saadaan liikkeelle, ensin pienille teille ja sitten seututeille ja sitä kautta myös sitten pääväyläverkolle.

Puhemies Anu Vehviläinen: Annan vielä tässä debatin osiossa yhden puheenvuoron, ja sitten ministeri, ja sen jälkeen jatketaan debattia.

11.15 Peter Östman kd (vastauspuheenvuoro): Värderade talman! Mer än 10 procent av värdet på Finlands varuexport härstammar från landskapen Österbotten och Mellersta Österbotten. Jag vill här tacka ministern och regeringen för tryggheten av flygtrafikförbindelserna från Karleby och Jakobstad.

Toinen hanke: Merenkurkun ylittävästä sillasta Vaasan ja Uumajan välille on haaveiltu vuosikymmeniä. Nyt uutta potkua hankkeeseen on tullut siitä, että eräät tutkijat ovat tehneet sillasta uudet laskelmat. Merenkurkun silta avaisi Suomen teollisuudelle uudenlaisen portin Ruotsiin ja Norjaan ja sitä kautta koko Eurooppaan. No, miljarditason hanke ei ole suinkaan pikkujuttu, mutta tänä päivänä löytyy ulkopuolisia rahoittajia, jotka etsivät sijoituksia. Ja kokonaistaloudellisesti yhteys tulee maksamaan itsensä takaisin esimerkiksi käyttömaksujen kautta. Haluaisin kuulla ministerin ajatuksia ja pohdintaa tästä hankkeesta.

Puhemies Anu Vehviläinen: Tässä vaiheessa ministeri Harakka, 3 minuuttia.

11.16 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitoksia, puhemies! Ja kiitos arvoisat kollegat näistä lämmittävistä kommenteista. Otan tässä nyt muutaman aiheen, mitkä ehdin, ja jatketaan sitten tätä hyvää, rakentavaa keskustelua.

Ihan alkuun haluaisin sanoa kiitoksen siitä, että olette lausumassanne nostaneet tämän liikenneturvallisuustyön rahoituksen takaamisen niin keskeiseen rooliin. Se on, kuten hy-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

vin tiedätte, edistynyt Suomessa hienolla tavalla viimeiset vuosikymmenet, mutta nyt viimeisten vuosien aikana emme ole saaneet liikenneturvallisuudessa sellaista parannusta aikaan, joka olisi välttämätöntä. Tässä emme välttämättä ole budjettineuvotteluissa aina saaneet vastakaikua valtiovarainministeriöltä, mutta uskon, että jatkossa tämä viesti menee entistä voimakkaammin perille. Se on meillä tässä aivan yhteisenä tavoitteena, eli siitä lämmin kiitos.

VR:n kalustosta kysyttiin. Liikenne- ja viestintäministeriö on raideliikenteen lainsäätäjä, ja myöskin ostamme tätä tuettua liikennettä yhtiöltä, joten välttääksemme eturistiriitoja tämän yhtiön omistajaohjaus kuuluu ministeri Tuppuraiselle. Tähän liittyy todellakin tämä raideliikenteen hankinta, osto- ja velvoiteliikenne, joka nostettiin tässä esille. Siitä käydyt neuvottelut ovat juuri päätöksessään, ja siitä saataneen valtioneuvoston esitys ja ratkaisu nyt tällä viikolla.

Kuten tiedätte, koko julkinen liikenne on koronan takia joutunut vaaraan, on suorastaan veitsenterällä, ja siksi olemme aivan poikkeuksellisesti 200 miljoonaa euroa lisätalousarvioissa myöntäneet sekä kaupunkien että haja-asutusalueitten julkisen liikenteen yhteyksiin takaamiseksi. Myös VR on saanut nyt sitten koronatukea kahteen otteeseen 11 miljoonaa euroa. Ja tämä tarkoittaa sitä, että tavoitteemme on pitää myöskin raideliikenteessä, jossa matkustajamäärät ovat romahtaneet, yhteydet voimassa, vaikka tarjonta lähitulevaisuudessa on supistumaan päin eikä laajentumaan. Silti on hyvin tärkeätä, kuten edustaja Pirttilahti tuossa totesi, että niistä aloitetuista lähiliikennepiloteista annetaan selkeä viesti Tampereen seudulle, että ne tulevat jatkumaan ja ne tulevat edelleen olemaan pysyvä osa tätä liikkumisen valikkoa myöskin Tampereella.

700 000 sähköautosta edustaja Ronkainen aivan oikein totesi, että se on erittäin kunnianhimoinen tavoite, mutta se olisi neljäsosa liikenteessä olevista henkilöautoista. Ja nyt ensirekisteröinneistä syyskuussa neljäsosa oli sähköautoja ja lataushybrideitä, joten jos tämä tahti jatkuu, niin tavoite ei ole suinkaan mahdoton. — Kiitos.

11.19 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteessä meillä on kaksi tavoitetta, joista tämä sali on varmasti täysin yksimielinen: meillä pitäisi vähentää liikenteessä tapahtuvia kuolemia, ja välitavoite vuoteen 2025 on alle sata kuolemaa vuodessa, ja toinen on tietysti tämä päästöjen vähentäminen. Näyttää siltä, että monet asiantuntijatahot ovat fiksoituneet siihen, että polttoaineveron korotuksilla hoidetaan päästöjen vähentyminen. Täytyy kyllä todeta, että se on niin sosiaalisesti epäoikeudenmukainen konsti, että sitä ei kannata ruveta poliittisesti edes harkitsemaan, koska se on mahdoton.

Yksi toive olisi ministerille, kun me teemme Suomeen nyt ainakin pääteille näitä ohituskaistoja. Se on aika hermostunut kolme kaistaa taas ja kolme kaistaa taas -ratkaisu. Voisiko ministeri edistää tämmöistä nykyaikaista mallia, että rakennetaan vaikka pikkuisen vähemmän, mutta kun kone roudataan paikalle, niin tehtäisiin siitä neljä kaistaa ja siihen sitten kaide väliin, koska se on paljon järkevämpi ja liikenneturvallisuuden kannalta parempi ratkaisu?

11.21 Mikko Lundén ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ajoneuvo- ja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksiin liittyvä lakiesityksen luonnos on lähetetty lausunnoille. Esityksen taustalla olevan direktiivin mukaisesti lain voimaantulo on viimeistään 2. elokuuta 21, siis reilun seitsemän kuukauden kuluttua. Yksityishenkilöiden henkilöautojen vähäpäästöisyyden edistämiseksi voimassa on romu-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

tuspalkkiolaki, samoin tavaraliikenteen kaasuautojen hankintaan annettaneen valtioneutua.

Koronan myötä ahdingossa oleville taksiryttäjille ei ole mitään kannusteita vähäpäästöisyyteen siirtymiseksi, vaikka julkisten hankintojen osalta vaatimukset ovat lausunnolla olevan esityksen mukaan erittäin kovia. Kysyisin ministeri Harakalta: aikooko hallitus esittää jonkinlaista vähäpäästöisten taksien hankintatukea, jotta maahamme saadaan riittävästi vähäpäästöisiä takseja liikenteeseen elokuun alkuun mennessä? Erityisen tärkeää tämä on nyt, kun korona on vienyt ryttäjän liikevaihdosta syksyn aikana noin puolet ja keväällä tilanne oli vielä pahempi. — Kiitos.

11.22 Marko Asell sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Teiden, ratojen ja väylien rakentaminen, kunnossapito ja niiden korjausvelan pienentäminen on ollut Marinin hallituksen ohjelmassa alusta pitäen. Niihin on panostettu jo ennen korona-aikaa, mutta nyt näin haastavina taloudellisina aikoina, jolloin koronasta on aiheutunut talouden notkahduksia ympäri maailmaa ja työttömyysluvut ovat nousseet, näitä liikenneinfran panostuksia ei ole syytä jarrutella. Korjausvelka on nyt ensimmäistä kertaa pitkään aikaan kääntynyt niin, että se ei lisäännä. Lisäksi vuoden neljännessä lisätalousarviossa hallitus laittoi liikkeelle ennätyksellisen suuren 1,3 miljardin euron ilmastoelvytyspaketin. Panostukset raiteisiin tukevat ilmastokestävää liikkumista ja tukevat elinkeinoelämän tarpeita.

Haluan kiittää ministeri Harakkaa vielä siitä, että valtio on MAL-sopimuksessa sitoutunut kehittämään vahvasti lähijunaliikennettä Pirkanmaan seudulla. Lähijunapilotti esimerkiksi Nokia—Tampere-välillä saa jatkoa, ja asemanseudun kehittämiseen panostetaan. Sama koskee Tampere—Lempäälä- ja Tampere—Orivesi-väliä. Nämä ovat tärkeitä liikennepanostuksia alueellemme. Viedään niitä eteenpäin.

11.23 Jouni Ovaska kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Erittäin tärkeä viesti tietysti tuo lähijunapilottien jatkaminen Tampereen seudulla. Tässä aikaisemmin ihmettelin, kun tuli niin paljon kiitosta oppositiolta, että onko tässä budjetissa nyt jotain hämärää, kun näin kehutaan ja kiitetään. [Naurua] Mutta itse kiritän sitten hallituspuolueiden puolesta. Viime viikollahan perustettiin nämä osakeyhtiöt näistä junahankkeista. Erityisen tärkeänä tietysti pidän tuota Suomi-rataa. Se palvelisi koko Suomea. Se on meidän pääsuoni, valtaväylä, ei vain henkilöliikenteen vaan myöskin rahdin osalta. Eli tärkeää olisi kyllä se, että sitä pystyttäisiin viemään nopeasti eteenpäin ja selvittämään ja huolehtimaan siitä loppuun saattamisesta. En väheksy turkulaisia, mutta näin tamperelaisena tietysti pidän erityisen tärkeänä, että Suomi-rata, joka palvelee koko Suomea, ei vain tiettyä osaa Suomesta, viedään loppuun saakka.

11.24 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä juuri edustajalle huutelin, että itärata jäi kokonaan mainitsematta, että alkäämme unohtako myös itäistä Suomea, mutta siihen ajattelin puheenvuorossani palata kenties myöhemmin.

Oikeastaan haluaisin kommentoida tuota kokoomuksen esille ottamaa polttoaineverojen korotusta, sillä tuo korotus — emme tietenkään halua, että autoilu missään päin Suomea lopetetaan — vastaa normaalia hintakehitystä. Ei siis sen suuremmasta korotuksesta ole kysymys kuin ruokakoriinkaan kohdistuvista korotuksista. Samanaikaisesti pienituloisimpien tuloverotusta on laskettu, mikä kompensoi näitä indeksikorotuksia siltä osin, että ihmiselle jää palkasta enemmän käteen. Ja totta kai näiden pidempien kulkuyhteyksien ta-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

kana asuvien huomioiminen on hallitukselle ja SDP:lle tärkeää, [Puhemies koputtaa] ja siksi kannattamme vähäpäästöisempään [Puhemies koputtaa] ja halvempaan liikkumiseen siirtymistä ensisijaisesti tukimuodoin.

11.25 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennehankkeiden työllisyysvaikutus on merkittävä, ja on tärkeä ja hieno asia, että monta hanketta on tälläkin hetkellä menossa. Miljoonan panostus liikennehankkeisiin tuo noin 14 henkilötyövuotta, ja se on tärkeätä tässä tilanteessa. On tärkeää myös, että on mukana hankkeita, jotka vivuttavat alkuun elinkeinoelämää tukevia toimintoja ja varsinkin työllisyyttä kehittäviä investointeja. Tästä esimerkkinä esimerkiksi maantien 295:een Kärkölässä tehtävä liittymäinvestointi, ja näitä on täällä paljon muitakin.

Otan esille vielä tuon liikennejaoston ja valtiovarainvaliokunnan nostaman suuren huolen tuosta liikenneturvallisuuksien rahoituksesta. Teimme siitä vahvan lausuman, ja ministeri on luvannut ottaa sen vakavasti ja viedä asiaa eteenpäin seuraavien vuosien budjetteihin. Mutta ensi vuosi on kyllä todella tiukka, koska silloin, kun 8 miljoonan euron budjetista otetaan yksi miljoona [Puhemies koputtaa] pois, niin on totta, että se tulee näkymään, ja toivon, [Puhemies koputtaa] että kun lisäbudjetit ensi vuonna arvioidaan, laaditaan, niin otetaan [Puhemies koputtaa] tämäkin huomioon.

11.27 Anders Adlercreutz r (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Haluan vielä korostaa edustaja Bergqvistin viestin vakavuutta. Meillä on yksi silta Etelä-Suomessa, jonka kunnosta riippuu se, pysähtyykö rakentaminen Etelä-Suomessa. Tämä on syytä ottaa vakavasti, ja muutos voi tapahtua yön yli.

Kokoomus on puhunut siitä, että autovero pitäisi poistaa eli käytännössä poistaa kannustimen valita vähäpäästöinen auto oston hetkellä, ja sen sijaan korvata ajoneuvoveron korotuksella, joka taas tulee maksuun riippumatta siitä, ajaako vai ei. Tätä ei kukaan asiantuntija ole suositellut tai hyvin harva vähintäänkin, ja suhtaudun siihen kriittisesti.

Verotuksella sen sijaan on merkitystä. Itse olen nytten jonkun verran ajanut hybridiautolla ja pakko sanoa, että se on varsinaista viherpesua: akut ovat pienet, pitää ladata koko ajan — jos se on vielä työsuhdeauto, niin lataamisen kannustinta ei juuri ole. Siitä näkökulmasta on hyvä, että [Puhemies koputtaa] hallituksen esityksessä työsuhdeautoista [Puhemies koputtaa] on nimenomaan pysytty täyssähköautoissa, koska hybridejä siihen pakettiin ei kuulu [Puhemies koputtaa] lisätä.

11.28 Pia Kauma kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aivan aluksi haluan kommentoida tuohon edustaja Adlercreutzin kommenttiin kokoomuksen kannasta liittyen autoveron poistoon, että me ehdotamme sitä ihan yksinkertaisesti siitä syystä, että Suomessa on hyvin vanha autokanta verrattuna moneen muuhun Euroopan maahan, ja meidän mielestämme autoveron poistaminen esimerkiksi neljässä vuodessa olisi tähän hyvä ratkaisu. Me saisimme todellakin niitä uusia autoja, uusia vähäpäästöisiä autoja Suomen teille.

Mutta, arvoisa puhemies, haluaisin myös tässä yhteydessä kiittää valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa siitä, että kantatie 51 sai puoli miljoonaa valaistukseen Inkoo—Karjaa välille. Tässä on kyse älytieprojektista, ja tämä on nyt hyvä alku siihen, eliikka vastaisuudessa voidaan turvallisuuteen panostaa paremmin.

Mutta, arvoisa puhemies, vielä ministerille esittäisin kysymyksen. Ministeri hyvin tietää, että me Espoossa ja me kokoomuksessa erityisesti vastustamme tietulleja, ja yksi [Pu-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

hemies koputtaa] syy siihen on se, että alle 4 prosenttia [Puhemies koputtaa] vuoden 2030 päästötavoitteista toteutuu [Puhemies koputtaa] tätä kautta. [Puhemies: Aika!] Aiotteko viedä tätä ensi vuonna eteenpäin?

Puhemies Anu Vehviläinen: Huomautan, että olisi suotavaa pysyttäytyä siinä minuutin aikarajassa.

11.29 Tiina Elo vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan kiittää merkittävistä panostuksista kestäväan liikkumiseen, pyöräilyyn ja raiteisiin. Satsaukset pyöräilyyn ovat satsauksia paitsi ilmastoon myös ihmisten terveyteen. Turvallisilla kävely- ja pyöräteillä on tärkeä merkitys sille, voivatko lapset kulkea omin voimin turvallisesti kouluun. Meillä Espoossakin on useampi valtion omistama tienpätkä, jossa nimenomaan asukkaat ovat hartaasti pyytäneet näitä kevyen liikenteen väyliä tästä syystä. Toivonkin, että nyt näitä saadaan vauhdikkaasti eri puolilla Suomea eteenpäin.

Toisena nostan lähijunaliikenteen. Ensin kiitos joukkoliikenteen tukemisesta tänä vaikeana korona-aikana ja sen yli. Hyvä kuulla, että Tampereen seudun lähijunapilotti tulee jatkumaan, mutta myös muilla kaupunkiseuduilla on vastaavaan tarvetta, ja olisinkin kysynyt ministeriltä tulevaisuuden näkymistä, millaisia toimia on suunnitteilla lähijunaliikenteen lisäämiseksi eri puolilla Suomea.

11.30 Hanna Huttunen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan ihan ensin kiittää kaikkia osapuolia, jotka ovat olleet vaikuttamassa siihen, että uhka maakuntakenttien yllä on hiipumassa ja olemme ostopalvelun kautta saamassa lentoliikennettä ihan käypäisilläkin lentoyhteyksillä eikä pelkästään kolmiolennoilla. Samalla haluan kiittää kaikkia osapuolia siitä hienosta päätöksestä, josta tänään kuultiin, että Joensuun lentokenttä päällystetään ensi kesänä, mikä on myös hyvä viesti maakuntaan.

Mutta minulla on huoli nopeista laajakaistayhteyksistä ja ennen kaikkea siitä roolista, mikä kunnille ollaan laittamassa yhteyksien maksajana. Nyt oli asetusero lausuntokierroksella, ja tämän luonnoksen mukaan jopa kolmannes hankkeen kustannuksista tulisi kuntien maksettavaksi. Haluaisinkin kysyä, onko asetus muuttumassa lausuntokierroksen jälkeen, ja kun on ajateltu, että perinteisesti kuntien maksuosuudet on neuvoteltu eikä niihin ole ollut kiinteitä summia, niin tästä olisin halunnut ministeriltä tarkempaa tietoa.

11.32 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin kysynyt ministeri Harakalta, olen näistä välillä teidän kanssanne puhunut, Kehä vitosesta. Eliikkä tuolla kantatie 25:llä, Hanko-Hyvinkää-Mäntsälä-Porvoo-tie, on paljon raskasta liikennettä ja hyvin paljon myös autoilijoita, jotka kulkevat pendelöimään. Täällä on puhuttu hyvistä junayhteyksistä. Ne ovat tärkeitä, mutta esimerkiksi meillä Uudellamaalla paljon ihmisiä asuu tuossa Kehä vitosen varrella, ja jos he menevät autolla juna-asemalle, niin siellä sitten erittäin vaarallisissa tilanteissa liikutaan. Katsoin tuossa Uudenmaan kuntien tiedotetta, ja siellä on todettu kuntajohtajien toimesta, että ilman perusparannusta kyseessä on palvelutasoltaan Etelä-Suomen huonoin päätie, ja tiesittekö, että Kehä vitosella on nykyisellään enemmän onnettomuuksia kuin Kehä kolmosella suhteutettuna liikennemääriin? En ihmetele. Kysyn, milloin on Kehä vitoselle odotettavissa perusparannusta ja millä aikataululla?

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

11.33 **Jari Myllykoski vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Iso käsi tietysti hallitukselle oman ohjelmansa noudattamisesta ja sitä kautta eteenpäin menemisessä liikenteen puolella. Korona on osoittanut nyt sen, että meidän tarvitsee tehdä tällä sektorilla myös valokuituloikka. Nyt tehdyt päätökset eivät oikein ole reagoineet siihen, mitä me tarvitsemme. Monipaikkaisuus työnteemisessä, maaseudun elinkelpoisuus ja yrittäjäyys kaiken kaikkiaan: me tarvitsemme nyt erittäin suuria panoksia siihen, että meillä on valokuitu käytettävissä, koska myös mobiiliverkot sitä tarvitsevat. Me emme pysty ratkaisemaan vain mobiililla tätä asiaa. Sen kuorman me tarvitsemme tulevaisuudessa kulkemaan niin, että ihmiset pystyvät tekemään töitä kotona, tekemään töitä vaikka siellä huvilalla, samalla pidetään maaseutu ja maaseutuelinkeinokin pystyssä, joten me tarvitsemme nyt sen valokuituloikan. Toivotaan sitä.

11.34 **Johannes Koskinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt tulevana budjettivuonna on tulossa poikkeuksellisia investointimahdollisuuksia tämän elpymispaketin kautta, ja kun varmasti myös kansallisia lisäbudjetteja valmistellaan, joissa on sisällä infrainvestointeja, niin kysyisin ministeriltä nyt, minkälaisia ajatuksia kevään lisäbudjetin osalta on, että saataisiin joko tähän EU-pakettiin tai sitten kansalliseen elvyttämiseen myös esimerkiksi näitä korkeimman hyötysuhteen raideinvestointeja mukaan ja toisaalta sitten juuri tätä elvytysvaikutusta ajatellen näitä teollisuuden tai yritysten käynnistymistä tukevia liittymä- ja vastaavia kiireellisiä liikennejärjestelyjä, jotka voisivat sitten auttaa isojen yksityisten investointien liikkeelle laukaisemista.

11.35 **Jenni Pitko vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensi vuodelle kiinnostava hanke on tietenkin tämä fossiilittoman liikenteen tiekartan käynnistäminen ja toteuttaminen, ja haluankin kiittää ministeri Harakkaa, kuinka olette sitä vieneet asiantuntijatyönä eteenpäin.

Ajattelen itse, että fossiilittoman liikennejärjestelmän tulisi kannustaa vähäpäästöisten ajoneuvojen ja polttoaineiden käyttöön, ja ajattelen tässä kuten edustaja Adlercreutz, että täyssähköautot ovat erityisesti sähköisen liikenteen osalta se, mitä meidän tulee tukea ja verotuksella kannustaa käyttöön.

Järjestelmän tulee myös kannustaa vähentämään autoilua siellä, missä muita vaihtoehtoja on, eikä se myöskään saa osua vähävaraisiin, vaan kulut tulee kompensoida pienituloisimmille. Mikäli kerätään uusia verotuloja, niin ne tulisi kanavoida kestäviin liikennemuotoihin eli joukkoliikenteen, pyöräilyn ja kävelyn kehittämiseksi, ja moni näistä asioista [Puhemies koputtaa] onkin jo tässä budjetissa lähdessä liikkeelle.

11.36 **Janne Sankelo kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Väylävirasto aloittaa 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyvän toteuttamisohjelman laatimisen vuodenvaihteen jälkeen. Maakunnissa kannetaan huolta laatimisprosessin vuorovaikutteisuudesta eli siitä, miten hyvin alueet tulevat kuulluksi.

Esimerkiksi Etelä-Pohjanmaalla on tärkeitä investointeja rahoitusta vailla. Yksi tällainen on kauan toteuttamista odottanut valtateiden 3 ja 19 risteysalue, johon Kurikan kaupunkikin on panoksensa sitoutunut antamaan.

Pääradalla puolestaan on merkittäviä välityskyvyn puutteita välillä Seinäjoki—Tampere, joka on Suomen vilkasliikenteisin yksiraiteinen rataosuus. Rataosuuden välityskyvyn kehittäminen tulisi ehdottomasti mainita valtakunnallisessa Liikenne 12 -suunnitelmassa.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

Kysynkin ministeriltä: miten kattavasti maakuntia on tarkoitus kuulla tämän toteuttamisosohjelman laatimisen yhteydessä?

11.37 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jonkun veran käytäväkeskustelussa ja muussa ollaan ministeri Harakan kanssa oltu hyvissä juttuyhteyksissä, ja usein tuntuu siltä, että minunkin ääneni jollain tavalla kuuluisi, mutta toivoisin vähän jotain konkretiaa. Esimerkiksi tässä romutuspalkkiohommassa se meni kyllä ihan ohi.

Meillä on tuolla valtatie 15 Kouvola—Kotka, joka tosiaan on yksi vaarallisista valtatie. Vaikka asunkin toisessa päässä sitä, niin en puhu niinkään sen takia, vaan tiedän sen tilanteen, kuinka haastava se on, koska siellä on suurin yleissatama, ja sen lisäksi meillä kun ei ole leikkaavaa sairaalaa siellä Pohjois-Kymenlaaksossa vaan Etelä-Kymenlaaksossa on meidän leikkaava sairaalamme, niin meillä on julmettu ambulanssiliikenne sen tien varrella. Toivoisin, että tämä olisi ehkä se kohde, jossa näkyisi se hyvä yhteistyö [Puhemies koputtaa] ja se, että tiedetään, että puheilla on merkitystä.

11.38 **Petri Honkonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tosiaan nykyinen hallitushan jatkaa sitä Sipilän hallituksen aloittamaa linjaa, jossa viimein useiden kuivien vuosien jälkeen meidän kansan tärkeimmän kansallisvarallisuuden eli tie- ja rataverkoston peruskunnossapitoon käytetään entistä enemmän varoja, ja se näkyy siellä ihmisten arjessa, se näkyy maakuntien ihmisten arjessa, kun liikutaan entistä parempia väyliä pitkin. Siinä työ on hyvässä alussa, ja valtiovarainvaliokuntakin lisäsi moniin tärkeisiin kohteisiin omaan maakuntaan, mistä edustaja Kauttokin jo tässä mainitsi, monia hyviä pieniä kohteita — niistä kiitos.

Sitten toiseen asiaan, kysymys ministerille: Tälle niin sanotulle liikenteen infratuella, sen kilpailutukselle, käytännössä kaasunjakelun ja sähkölatauspisteiden infratuella, on koko ajan isompi kysyntä kuin mitä siinä kilpailutuksessa sitä on käytettävissä. Innostusta näihin kaasuinvestointeihin on ympäri maata. Tulisiko tähän varata ensi vuonna lisää rahaa tai kenties kehittää vielä uusi järjestelmä?

11.40 **Mats Löfström r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Budjetin mukaan väylämaksut pysyvät puolitetuina samalla, kun merenkulun miehistötukea jatketaan. Molemmat toimenpiteet ovat yleisesti erittäin tärkeitä merenkululle, sekä Suomen merenkulupolitiikalle että alusten säilymiseksi Suomen lipun alla. Näin turvataan tärkeät työpaikat ja Suomen huoltovarmuus.

Koronapandemian takia merenkulku käy läpi nykyajan pahinta kriisiä. Hallituksen toimenpiteet miehistötuen korottamiseksi 7 miljoonalla eurolla ja tuki Traficomien liikenteen hankintaan ovat olleet erittäin merkityksellisiä. Kiitos tästä hallitukselle ja ministeri Harakalle.

Nyt horisontissa siintää valo, sillä rokote voi toivon mukaan normalisoida liikenteen. Todellisuudessa voimme valitettavasti varautua siihen, että joudumme vielä tovin odottamaan normaalin liikenteen käynnistämistä, kunnes tarpeeksi moni on saanut rokotteen. Siihen asti [Puhemies koputtaa] merenkulku tarvitsee lisätukitoimintaa selviytyäkseen [Puhemies koputtaa] kriisistä.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

11.41 **Kai Mykkänen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä edustaja Löfström itse asiassa viittasi tärkeään asiaan viitatessaan merenkulun kilpailukykyyn. Me olemme takamatkalla Suomessa ja varmastikin yhdessä haluamme löytää sellaisia keinoja tukea teollisuuden kilpailukykyä ensi vuoden vaikeissa suhdannetilanteissa, jotka olisivat erityisesti ympäristöneutraaleja, ja väylämaksu, johon Löfström tässä viittasi, olisi yksi sellainen. Voisimmeko vielä harkita, että puolittamisen sijaan poistaisimme väylämaksun merenkulun kuljetuksilta kokonaan? Ruotsissahan sitä ei peritä, vaikka jääolosuhteet ovat meidän leveysasteellamme tietysti samanlaiset, ja tämä olisi kyllä merkityksellinen tekijä vaikkapa, kun UPM harkitsee Kotkaan mahdollista uutta isoa biojalostamoinvestointia.

Toisena tulevaisuussuunnan kysymyksenä tässä fossiilittoman liikenteen tiekartassa ehkä turhan vähäisellä painolla ovat vetypolttoaineet. Voisitteko vaikuttaa siihen, että saataisiin nopeasti jakeluvelvoitteessa hyväksytyiksi polttoaineiksi myös suomalainen [Puhemies koputtaa] bensa ja diesel, jotka on tehty sähköstä ja vedystä?

11.42 **Vilhelm Junnila ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä puhuttiin tärkeistä hankkeista, ja pakko nostaa esiin E18, joka saikin suunnittelurahaa — kiitos siitä. Tämähän etenee Pohjois-Irlannista Pietariin, ja tästä on nelikaistaistamatta noin 15 kilometrin pätkä, joka sijaitsee Liedosta ja Kaarinasta käytännössä Naantaliin sijoittuvalla alueella.

Mutta vielä muistuttaisin ministeriä näistä kysymyksistä, eli taksien kustannustuki — milloin? — ja raskaan liikenteen käyttämä lauttaliikenne, siihen liittyvät tuet ja kilpailutus, milloin tämä tapahtuu? Ja sitten kolmantena ottaisin tämän raskaan liikenteen aikaperusteisen tiemaksuratkaisun eli vinjetin. Tätähän on aika kauan pohdittu hallituksen piirissä, edellisellä kaudellakin, niin että milloin tämä mahdollisesti tapahtuu?

Kun edustaja Ovaska toivoi vähän arvostelua täällä, niin otan sitten tämän raiteen. Eli kun täältä Tampereelle menee käytännössä 2—3 raidetta ja kun Turkuun menee yksi raide ja lisää pitäisi kuitenkin saada sinne Tampereen puoleen, [Puhemies koputtaa] niin tämä on semmoinen kepulainen lehmänhännänveto.

Puhemies Anu Vehviläinen: Otetaan tähän kohtaan vielä kaksi edustajapuheenvuoroa ja sitten sen jälkeen ministerille 3 minuuttia.

11.43 **Antero Laukkanen kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä talousarvioesitys ja valiokunnan mietintö ovat varsin miellyttävää luettavaa, ne ovat hyvin tasapainoinen ja hyvä kokonaisuus.

Valiokunnan puheenjohtaja totesi, että kuitenkin korjausrahoissa ollaan noin 50 miljoonaa vielä perässä päin, ja siihen tulisi löytää ratkaisu, ettei korjausvelka kasva. Täällä on valtavasti panostettu, kaikkiaan yli 40 miljoonaa, pyöräilyyn ja pyöräteihin ja niiden kunnostamiseen ja uudelleenrakentamiseen ja verkkojen rakentamiseen, ja pohdin tätä, onko tämä tasapaino nyt välttämättä oikea, kun korjausvelka on 50 miljoonaa ja sitten näin iso painopiste, melkein samansuuruinen, on pyöräilyn kehittämiseen. En vastusta pyöräilyä, mutta kysyn tätä tasapainoa tässä, mikä se ajatus siinä on.

Sitten onnittelen: Oinasjärventie sai määrärahan — todella merkittävä tie Varsinais-Suomessa, [Puhemies koputtaa] ja se tuli tänne lisättyä. [Oikealta: Kiitos!] Kiitos siitä.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

11.45 Juha Pylväs kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hienoa, että yksityisteille on määrärahaa runsaasti lisätty. Suomi seisoo edelleen puujaloilla, ja puuhuollon kannalta yksityistiet ovat merkittäviä, samoiten elintarvikekuljetusten osalta. Myös omaehtoinen luontomatkailu on lisääntynyt merkittävästi yksityisteiden varsilla, ja tämä lisäys yksityistieavustuksiin helpottaa huomattavasti tätä luontomatkailuakin, niitä, jotka sitä tekevät.

Sitten tämän perusväylänpidon osalta — vaikka täällä on nyt kiitelty huomattavasti näistä hyvistä hankkeista, mitä eri puolille Suomea on tullut — on keskeistä, että tämä kunnossapito ja huolto myös toimii niin, että nämä tiet, mihin niitä nyt sijoitetaan, säilyvät pitkään hyvässä kunnossa. Huolestuttavia esimerkkejä on julkisuudessa ollut siitä, että tien kunnossapito on rapautunut ja urakointijärjestelmä on mennyt vähän huonoon suuntaan ja sitä hyvin pitkälle venytetään ennen kuin sitä tietä lähdetään vaikkapa auraamaan tai suolaamaan ja laittamaan kuntoon. Kysyisinkin ministeriltä: onko pohdittu näitä uudenlaisia keinoja tämän kunnossapitojärjestelmän parantamiseksi niin, että myös tieverkosto säilyy hyvässä kunnossa?

Puhemies Anu Vehviläinen: Tässä vaiheessa ministeri Harakka, 3 minuuttia.

11.46 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitos, arvoisa puhemies! Katsotaan, mitä kaikkea ehditään käsitellä tässä puheenvuorossa — ainakin ilmailua ja meriliikennettä sen verran, että näiden viiden maakuntakaupungin lentoliikenteeseen on juuri eilen Traficom asettanut palveluvelvoitteen, mikä siis tarkoittaa sitä, että ne voidaan yhteiskunnan tuella sitten kilpailuttaa. Tavoitteena on, kuten meidän ripeästi toiminut työryhmämme viime syksynä linjasi, että saadaan aikaan kustannustehokkaasti ja kestävästi yhteys näille kentille emmekä ole sitten riippuvaisia Finnairista. Ja kuten edustaja Laakso on joissain yhteyksissä todennut, niin sähkölentäminen voi olla jo lähivuosina ihan varteenotettava vaihtoehto, ja silloinhan meillä voi olla enemmänkin kenttiä käytössä kuin mitä Finnavian nykyiseen verkkoon kuuluu.

Meriliikennettä on tuettu monin keinoin. Juuri hyväksyttiin eduskunnassa edustaja Löffströmin mainitsema esitys miehistötuen takautuvasta laajentamisesta. Varustamot ovat voineet hakea yritystukea ja valtion takauksia, ja kuten tiedätte, Huoltovarmuuskenttä ja Traficom ovat tukeneet useilla kymmenillä miljoonilla euroilla huoltovarmuuskriittistä kuljetusta, ja tuki tarvittaessa jatkuu ensi vuonnakin. Se on kohdentunut matkustaja-aluksiin sikäläkin, että suurin osa kappaletavaraa tulee matkustajalaivojen kautta ja rahtilaitvoille tällainen tuki sopii huomattavasti, koska ne toimivat pääsääntöisesti rahtaussopimuksilla.

Laitoin korvan taakse edustaja Meren huolen tästä kantatie 25:stä. Toivomme tietenkin, että Hanko—Hyvinkää-radan sähköistäminen, jota on todella kauan odotettu, nyt lähitulevaisuudessa tuo kilpailukykyisen vaihtoehdon sitten myöskin tavarakuljetukselle.

Mitä tulee Kirjalansalmelta, niin sen huono kunto on ollut tiedossa pitkään, ja nämä rajoitukset ovat luonnollisestikin hyvin harmillisia, mutta Väyläviraston arvion mukaan on epätodennäköistä, että sillan käyttö ei olisi mahdollista ennen uuden rakentamista.

No tämmöisestä ehkä pienemmästä asiasta, sinänsä tärkeästä, tähän kaikkein isoimpaan asiaan: Edustaja Koskinen kysyi näistä EU-elpymisvälineen tuista. Se valmisteluhan on edelleen kesken. Se ohjelma tarkentuu tässä, mutta se, mitä itse olen tässäkin salissa pitänyt esillä, on nopeiden tietoliikenneyhteyksien ohjelman laajentaminen tästä nykyisestä 5

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

miljoonasta. Erittäin tärkeä hanke on niin sanottu Digirata eli siis se, että meillä olisivat kaikki raiteet digitaalisesti ohjattuja. Se lisäisi kapasiteettia huomattavasti, ja ilmastovaikeus olisi merkittävä. Ja täällä olen sanonut lisäksi, että hiilidioksidin jalostaminen sähköpolttoaineeksi edustaja Mykkäsen esittämällä tavalla — eli ensi vaiheessa perinteiseksi polttoaineeksi, sitten vedyksi — olisi ehdottomasti [Puhemies koputtaa] kannattava tulevaisuusinvestointi.

11.49 Kimmo Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Nämä raideratkaisut tässä ovat liikennepoliittisesti suuria kysymyksiä, täällä on tänään niitä useisakin puheenvuoroissa tuotu jo esille.

Nostan yhden ilmansuunnan ja yhden rataratkaisun kehittelyn esille, eli tämän rantaradan, joka suuntautuisi tuonne itään. Haluaisin kysyä ministeriltä, missä sen kehittelyvaihe ministeriön puolella on suhteessa siihen, että tällä rataratkaisullahan me saisimme uuden työssäkäyntialueen rataverkoston piiriin ja kaiken lisäksi vielä Suomen suurimman vientisataman, jolla on myöskin tavaraliikenteelle suuri merkitys. Pidemmällä juoksulla sinne on tietysti suorin junayhteys sitten aikanaan, kun mietitään mahdollisesti näitä nopeita raideyhteyksiä tuonne Venäjän puolelle, mutta tämä kulma on tässä selkeästi jossain määrin jäänyt niin kuin takaperoiseen asemaan, kun puhumme raideliikenteestä. Halusin tiedustella ministeriltä, missä vaiheessa tämä hanke on.

11.51 Petri Huru ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Harakka, kerroitte, että viidelle maakuntakentälle tulee palveluvelvoite. Satakunta on merkittävä vientimaakunta Suomelle, ja maakunnan lentoyhteys Helsinkiin on tärkeä. Porin kaupungille on myönnetty julkinen palveluvelvoite vuoden 22 loppuun asti, ja maakunnan lentoliikenne on hoidettu ostopalvelusopimuksella, josta Pori maksaa yli 11 miljoonaa euroa. Kysynkin teiltä, arvoisa ministeri: miten aiotte huomioida myös Satakunnan lentoyhteydet Porin kentältä tulevassa maakuntalentopaketissa?

11.51 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ministeri Harakalle tomerasta toiminnasta. Edustaja Myllykoskelle annan isot kiitokset, hän käytti termiä ”valokuituloikka” — se taisi olla teidän terminne — ja sitä me tarvitsemme, arvoisa ministeri. 5G-yhteyksillä ei pystytäkään tätä maaseutuongelmaa hoitamaan. Jos me haluamme tasavertaisen Suomen, että tässä maassa toimivat terveystalvelut, kauppa, pankit, kunnanvirastot ja niin edelleen, ainoa ratkaisu on valokuitu, muuta keinoa meillä ei ole, ikävä kyllä. Se tekniikka, mitä 5G:ssä on, se toimii toki täällä Helsingissä aivan erinomaisesti, ja täällä se on erittäin hyvä.

Toinen asia, mikä on tärkeä, mitä toivoisin, kun te, ministeri, olette monta isoa hyvää asiaa tehneet, on se, että teiltä vihdoin ja viimein kaivataan tukeanne siihen, kun alemman tieverkon hoitotaso Ilo-mantsissa ja itärajan kunnissa on aivan kelvoton. Ilo-mantsilainen rekkayrittäjä soitti minulle eilis-aamuna, sanoi, että hän pisti miehet lomautukseen, kun paikallinen tienhoito ei yllä sinne asti. Siellä ovat tiet avaraamatta ja valtavan liukkaista, ja kuorma-auton kuljettajat olivat sanoneet, että hyö ei lähe ihteään tappamaan tuonne tielle. Oli kyllä mennyt tieto tienhoitajalle, että hiekoittakaa [Puhemies koputtaa] nyt edes vähäsen, mutta mitään ei ole tapahtunut. Pyydän teiltä apua tähän vakavaan ongelmaan.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

11.53 Heikki Autto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suomi on pitkä ja hieno maa, ja tähän liittyen kaksi näkökulmaa: raskas liikenne ja lentoliikenne.

Aloitan lentoliikenteestä. Pitkässä maassa nämä maan sisäiset lentoyhteydet ovat aivan välttämättömiä ihmisten kulkemisen kannalta, elinkeinojemme, elinvoiman ja kilpailukyvyn kannalta. Kaikki ne puheenvuorot, jotka on käytetty meidän keskeisten seutukaupunkien ja maakuntien lentoyhteyksien puolesta, ministeri toivottavasti ottaa todella vakavasti. On tietysti tärkeää, että tässä hallitus pyrkii toimimaan, mutta kokisin, että vielä jämäkämpää toimintaa nyt tarvitaan.

Raskaan liikenteen osalta maassa olosuhteet ovat hyvin erilaisia, ja kieltämättä tuolla pohjoisessa ei ymmärretä sitä, miksei näitä raskaan liikenteen talvirengasmääräyksiä saada sellaisiksi, että ne takaisivat paitsi turvallisen liikenteen myös jossain määrin toisivat suomalaisia kuljetusyrittäjiä kohtuullisempaan kilpailuasetelmaan ulkomaalaisia, maamme läpi ajavia [Puhemies koputtaa] kuljetusyhtiöitä kohtaan. Ja vielä sitten tämä raskaan liikenteen tienkäyttömaksu tulisi ilman muuta saada [Puhemies koputtaa] ulkomaiselle raskaalle liikenteelle.

11.54 Raimo Piirainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeriltä kysyisin vielä, kun nyt tämä korona on vaikuttanut kumminkin aika merkittävästi meidän liikkumiseen ja etätyö on lisääntynyt ja täällä on puhuttu digiloikasta ja tämäntyyppisistä, niin onko ministeriössä mietitty tai hallituksessakin mietitty erilaisia skenaarioita siitä, millä tavalla mahdollisesti liikkuminen vähenee, kun tehdään etätyötä entistä enemmän? Mehän semmoisella mietinnällä ja suunnitelmalla pystymme arvioimaan sitä, minkälaisia hankintoja tai kehittämiskohteita ja investointeja me voimme tehdä. Se, että ei tehdä virheinvestointeja ensinnäkään väyliin, on erittäin tärkeä asia. Lähinnä kysyisin siitä, onko suunnitelmallisuutta tähän asiaan. — Kiitos.

11.55 Pihla Keto-Huovinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenneinfran merkitystä Suomen kaltaiselle vientivetoiselle taloudelle ei voi tarpeeksi korostaa. Ja nyt kun kriisin keskellä aivan oikeutetusti talouspolitiikka on ollut elvyttävää, niin on hieman ihmeteltävä hallituksen linjaa, jossa käsittääkseni perusväylänpidon määräraha laskee vuoden 2020 varsinaisesta talousarviosta. Pitääkö tämä oikeasti paikkaansa? [Suna Kymäläinen: Ei pidä!] Jos näin on, niin erityisesti nyt meillä olisi erinomainen tilaisuus kuroa jo koronaa edeltävääkin korjausvelkaa umpeen ja pitää huolta vientiteollisuuden edellytyksistä sitä hetkeä varten, kun maailmantalous alkaa jälleen vetämään.

Edustaja Meri toi myös huolen tuosta Kehä viitosen turvallisuudesta, ja itse yhdyn tähän huoleen ja todellakin toivon, että pääsemme [Puhemies koputtaa] vihdoin tätä Uudenmaan keskeistä poikittaisliikenteen väylää myöskin peruskorjaamaan, koska se on liikenteen kannalta merkittävä väylä.

11.56 Ville Kaunisto kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän ministeriä positiivisesta asenteesta 2:ta miljoonaa suomalaista koskevan itäradan suhteen. En tosin ole kiitollinen valtatie 15:n unohtumisen suhteen. Nykykuntoisena se vaikeuttaa lähes 100 000 ihmisen turvallista pääsyä sairaalaan.

Olen puhunut tässä salissa paljon suomalaisen yrittäjyyden ja teollisuuden roolista Suomen hyvinvoinnille. Tähän liittyen ennakoin suomalaisten vientiyritysten hätää jo viime keväänä ja tein lakialoitteen väylämaksun poistamiseksi. Nyt tämä hätä on konkretisoitu-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

nut, ja hallitus ei ole mielestäni tehnyt asialle riittävästi. Väylämaksun poistaminen olisi tuonut suomalaisen vientiteollisuuden samalle viivalle Itämeren muiden maiden kanssa. Sen hinta, 50 miljoonaa euroa, on mielestäni pieni hinta siitä hyvinvoinnista, mitä suomalainen vientiteollisuus suomalaisille tuo. Arvoisa ministeri, voisitteko vielä harkita tätä asiaa uudelleen? Kuitenkin uskon, että me kaikki tässä salissa ymmärrämme, että vientiveitoinen Suomi ei nouse [Puhemies koputtaa] korkeilla veroluontoisilla maksuilla vaan yritystysten kilpailukyvyllä.

Puhemies Anu Vehviläinen: Jos kirjanpitoni pitää paikkansa, niin kaikki ovat saaneet vähintään yhden puheenvuoron. Ehdottaisin sillä tavalla, että otetaan vielä kaksi edustajapuheenvuoroa, ja sen jälkeen ministerille 5 minuutin loppupuheenvuoro tähän debattiosuuteen.

11.57 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täytyy ensimmäiseksi sanoa tähän väylämaksujen poistoon, että kokoomuksella on pientä ristiriitaa tässä merenkulun tukemisessa, sillä samaan aikaan te olette esittäneet tuossa teidän Toivon polussanne, että viihdemerenkululta leikattaisiin miehistötukea ja näin Merimieseläkekassan valtionosuuksia. Tällä olisi vaarallinen vaikutus muun muassa sille, että meidän huoltovarmuuden kannalta tärkeät alukset ulosliputetaan, sillä tiedämme, että viihdemerenkulku on suorassa kytköksessä meidän rahdin kanssa.

Ja sitten kun te puhutte velkaantumisesta tai verojen kiristämisestä, niin jos tämä väylämaksu kokonaan poistettaisiin, niin kun niiden tuloilla tällä hetkellä pidetään muun muassa jäänmurtoa yllä, niin näiden tulojen poisto johtaisi suoraan velkaantumiseen tai sitten verojen kiristämiseen.

Puhemies Anu Vehviläinen: Otetaan tähän vielä edustaja Vestmanin puheenvuoro, ja sen jälkeen jaoston puheenjohtaja Jokinen, ja sitten ministeri Harakka, 5 minuuttia.

11.59 Heikki Vestman kok (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Haluan nostaa esille Uudenmaan kannalta kaksi tärkeää asiaa.

Ensinnäkin erittäin vaarallisen Porvoonväylän, Lahdenväylän, Kehä ykkösen liittymäalueen, jossa pelti kolisee taajaan ja hengenvaarallisiakin onnettomuuksia sattuu usein. Tuo liittymä on suoranainen suunnittelun kukkanen, täysin epäonnistunut, jossa liikenne pysähtyy usein kuin seinään ja muodostuu erittäin pahoja sumppuja Lahdenväylälle asti. Onko tämän liittymäalueen korjaamisesta jotain suunnitelmaa? Tiedän, että suunnittelua on jonkun verran tehty. Se vaatisi kuitenkin parinkymmenen miljoonan euron määrärahan.

Toinen kysymys liittyy Kerava—Nikkilä-rataan, jonka tiedän, että ministeri tuntee. Tämä hanke olisi järkevä viedä eteenpäin, siis radan avaaminen henkilöjunaliikenteelle. Se auttaisi vähentämään päästöjä Uudellamaalla alueellisestikin merkittävällä tavalla. Sipoon kunta on pyytänyt suunnittelulupaa tähän rataan ja olisi valmis sen [Puhemies koputtaa] ratasuunnitelman tekemisen maksamaan. Eteneekö asia?

12.00 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Radat ja tiet ovat välttämättömiä arjisessa liikenteessä, jotta yhteiskunta toimii, mutta yhä enemmän ja yhä enemmän palveluiden mennessä verkkoon ja etätöiden lisääntyessä tietoliikenneyhteydet, digitaaliyhteydet tulevat suurempaan merkitykseen. Valiokunta tuossa otti kantaa tä-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

hän laajakaistatukiohjelmaan ja se on todella, todella tärkeä asia. Ja edustaja Myllykoski piti erittäin ansioituneen puheenvuoron täällä laajakaistayhteyksien kehittämistä, johon myös ministeri vastasi ihan myönteisesti. Toivotaan, että laajakaistayhteyksien kehittäminen etenee koko maassa ja sitä myötä kattaa palveluiden ja etätyön mahdollistamisen.

Valiokunta otti kantaa myös Kyberturvallisuuskeskuksen resursseihin, ja sinnehan esitetään lisärahoitusta. Valiokunta painotti sitä, että jatkossa Kyberturvallisuuskeskuksen resursseista on myös huolehdittava, koska tietouhat ovat alati muuttuvia ja jatkuvasti tulee [Puhemies koputtaa] uusia tietoturva-vaasteita. Jotta verkot ovat luotettavia käyttää, myös tämä osa pitää huolehtia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt ministeri Harakka, 5 minuuttia, ja sen jälkeen puhujalistaan.

12.01 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia vielä kerran tästä erinomaisesta, laaja-alaisesta keskustelusta.

Jos nyt vihdoinkin pääsen vastaamaan kysymyksiin ehkä takseista, raskaasta liikenteestä ja miksei myöskin kaupunkien välisestä kaukoliikenteestä, julkisesta liikenteestä: Nämä kaikki ovat, niin kuin tässä salissa olen moneen otteeseen sanonut, olleet korona-ajan suuria kärsijöitä. Olen jatkuvasti ollut erittäin huolestunut siitä, miten nämä yritykset jatkosakin pärjäävät. Taksien osalta on edelleen mahdollista osallistua seuraavaan kustannustuen jakoon, joka käynnistyy käsittääkseni jo ennen joulua. Lisäksi tietysti yksinyrittäjien tuki on sellainen, jonka soisi jatkuvan.

Mitä tulee sitten näihin puhtaisiin käyttövoimiin, niin meillä on tulossa käsittelyyn puhtaiden ajoneuvojen direktiivi tänne eduskuntaan, ja siinäkin haasteena on se, että kuntia kannustetaan hankkimaan sekä ajoneuvoja että sitten kuljetuspalveluita, jotka vastaavat sitten sekä näitä eurooppalaisia että meidän suomalaisten tavoitteita siitä, millä tavalla liikenteen päästöt vähenevät. Tältä osin, kun ostetaan sitten näitä palveluita, tällä tavalla kunnat voivat itse, ja niitten pitääkin, suosia puhtaita ratkaisuja.

Tämä sama kysymys liittyy sitten saatavuuteen, joka tässä taksilainsäädännön uudistuksessa on ollut ehkä se kaikkein kimurantein asia, mitä olen usean edustajan kanssa käynyt läpi. Siinäkin taas pallo on sillä tavalla kunnilla, että kun hankitaan kuljetuspalveluita, esimerkiksi vammaiskuljetuksia, koulukuljetuksia, niin silloin on mahdollista niihin sisällyttää sitten vuorostaan päivystysvelvollisuus, joka saattaa ehkä nostaa sen hankinnan hintaa mutta varmistaa sen, mitä kysyjäkin tässä tarkoitti, että sen paikallisen taksiyrittäjän asema tässä kilpailutuksessa voitaisiin turvata. Tässä kannattaisi kuntien nyt olla kaukonäköisiä. Niillä on mahdollisuus auttaa taksialaa erityisen hyvin.

Raskaan liikenteen osalta olemme juuri saaneet ministerineuvoston päätöksen tästä eurovinjettiasista, jota on useita vuosia pyöritetty ja jolla sitten on jäsenmailla mahdollisuus EU:n sisäisten kuljetusten osalta määrätä tiemaksuja ja muita määräyksiä, mutta ne ovat myös aivan kansallisesti ratkaistavia. Mutta siltä osin kuin kuljetukset tulevat kolmansista maista, niin tällainen menettely onkin huomattavasti vaikeampaa.

Mitä liittyy sitten väylämaksuihin, niin se keskustelu, jota elinkeinoelämän kanssa olen käynyt, on ollut sellainen, että he ovat halunneet näkymän lähivuosille siitä, mikä tulee olemaan väylämaksun taso, koska kuten edustaja Kymäläinen tuossa totesi, väylämaksuilla kuitenkin huolehditaan esimerkiksi jäänmurrosta ja monista muista väylänpitoon liittyvistä kustannuksista. Normaalitasolla se olisi 100 miljoonaa euroa vuodessa, ja kyllä minä nyt

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

sanoisin, että ei kukaan, joka on nyt veronmaksajien rahojen hyvästä käytöstä huolestunut, tätä 100:aa miljoonaa nyt ihan heti olisi valmis heittämään kaivoon. Ja se puolitus on se, mitä elinkeinoelämä ja esimerkiksi metsäteollisuus eniten haluaa. Jos me nyt sitten vielä sen kokonaan poistaisimme, niin kannattaa huomata, että aika suuri osa tästä huojennuksesta menisi Bahaman lipun alla seilaavien, Liberian ja muitten mukavuuslippulaivojen hyväksi, niin että en ole ihan varma, haluammeko me tässä salissa siirtää suomalaisten veronmaksajien rahaa sinne tropiikkiin, mutta kaikkeahan saa esittää. [Petri Hurun välihuuto]

Erittäin tärkeä huomio oli puheenjohtaja Jokiselta tässä aivan lopussa tästä ajankohtaisesta kyberturvallisuuskysymyksestä, joka tietenkin Vastaamon tietomurron osalta on noussut entistä merkittävämpään rooliin. Meillä on juuri toissa päivänä valmistunut kyberturvallisuustyöryhmän ensimmäinen väliraportti, jossa todetaan, että tämän kyberturvallisuuden kolmiossa nämä kärjet ovat selkeä säädäntö, viranomaisten saumaton yhteistyö ja riittävät resurssit. Tässä otetaan oikea askel oikeaan suuntaan, mutta vielä kyberturvallisuus vaatii resursseja. Se meidän kaikkien on nyt syytä sisäistää, jos me haluamme huolehtia siitä, [Puhemies koputtaa] että tämä äärimmäisen tärkeä turvallisuus tulee huolehdittua.

Ja, puhemies, jos sallitte, niin sanon vain kaksi sanaa Ilmatieteen laitokselle annetusta lisämäärärahasta, joka on hyvin tärkeä. Uskallan sanoa, että tämä meidän osaamisemme tässä ilmastotutkimuksessa tulee olemaan meille merkittävä kilpailukykytekijä ihan lähitulevaisuudessa ja saamme olla ylpeitä siitä, että meillä on tällainen kansainvälisen tason huippulaitos kuin Ilmatieteen laitos. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitokset ministerille, ja nyt puhujalistaan.

12.07 Paula Werning sd: Arvoisa puhemies! Vuoden 2021 budjetissa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle ehdotetaan 3,5 miljardin euron määrärahoja. Rahoitus pysyy suunnilleen samalla tasolla kuin viime vuoden esityksessä. On tärkeää kuitenkin huomioida, että tämä esitys on lähes 620 miljoonaa suurempi kuin vuoden 2019 budjetissa. Tähän sisältyy myös hallitusohjelman mukainen 300 miljoonan vuotuinen korotus korjausvelan lyhentämiseen sekä osaltaan keväällä 2020 neljännessä lisätalousarviossa sovittu mittava yli 1,3 miljardin euron ilmastoelvytys joukkoliikenteeseen, väylähankkeisiin sekä kaupunkiseutujen kehittämiseen MAL-sopimusten kautta. Hallitus esitti jo vuoden 2020 neljännessä lisätalousarviossa 18 miljoonan euron lisäystä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin toimenpiteisiin, ja tämän lisäksi nyt vuoden 2021 talousarviossa tullaan esittämään vielä 25 miljoonan euron lisäystä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Uusia kehittämishankkeita käynnistetään tämän budjetin avulla maltillisesti. Tältä osin hallitus toimi etupainotteisesti, ja nyt kuluvana vuonna neljännessä lisätalousarviossa kesäkuussa laitettiin liikkeelle merkittävä määrä uusia liikennehankkeita yhteensä yli 1,3 miljardin euron edestä. Nyt onkin ensisijaisesti tärkeä toteuttaa näitä jo päätettyjä hankkeita ja huolehtia niiden rahoituksesta. Tämän talousarvion osalta pidän hyvänä, että nyt käsitellyssä olevassa talousarviossa esitettävät uudet hankkeet jakautuvat eri kulkumuotoihin, niin vesi-, raide- kuin tieliikenteeseen.

Arvoisa puhemies! Saimaan kanavan sulkujen pidentäminen on eräs merkittävimpiä hankkeita Itä-Suomen elinvoiman, teollisuuden ja matkailun tukemiseksi ja edistämiseksi. Mikäli sulkuja ei pidennettäisi, liikennöinti kanavalla tyrehtyisi pitkälti nykyisen aluskaluston tullessa tiensä päähän. Sulkujen pidennys mahdollistaa modernin, tehokkaan ja vetoisuudeltaan suuremman aluskannan liikennöinnin kanavalla, mikä taas parantaa rahtien

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

kustannustehokkuutta sekä vähentää rahdin yksilökohtaisia päästöjä. Hankkeella on myös merkittävä työllistävä vaikutus — arvioiden mukaan noin 1 000—1 200 henkilötyövuoteen. Hankkeella toteutetaan hallitusohjelman kirjauksia sisävesiliikenteen kehittämisestä osana tieliikenteen päästöjen vähentämiseen tähtääviä toimia.

Tampere—Jyväskylä-radan parantamisen ensimmäiselle vaiheelle on tärkeä myöntää rahoitus. Hankkeella on tarkoitus parantaa elinkeinoelämän ja työssäkäynnin edellytyksiä huomioiden Jämsän UPM:n Kaipolan tehtaan sulkeminen.

Vt 4:n Äänekoski—Viitasaari-ohituskaistan keskikaistaan investoitava summa on välttämätön, sillä ilman tätä hankkeen tiesuunnitelmaa se vanhenisi vuoden 2021 aikana eikä suunnitelman voimassaoloa voisi enää jatkaa. Hankkeen tavoitteena on liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantaminen.

Hankkeen Luumäki—Imatra—Venäjän raja -ratayhteyden parantaminen valtuutta tarkistetaan 30 miljoonalla eurolla 165 miljoonasta eurosta 195 miljoonaan euroon. Hankkeen kustannusarvio on tarkentunut hankkeen edetessä ja ratasuunnitelman valmistuessa. Valtuuden tarkistaminen tarvitaan hankkeen toteuttamiseksi alkuperäisessä laajuudessa.

Tässä puheenvuorossa en pysty käymään kaikkea lävitse, mutta tähän loppuun on pakko ottaa kaksi tärkeää asiaa vielä esille. On hienoa, että Suomi-radan ja Turun tunnin junan suunnittelu voi alkaa nyt, kun hankeyhtiön perustamista koskevat asiakirjat on allekirjoitettu.

Kiitos ministeri Harakalle siitä, että itäiseen Suomeen suuntautuvan raideliikenteen osalta tulette esittämään talouspoliittiselle ministeriövaliokunnalle linjausta lentorata—Porvoo—Kouvola. Haluan ystävällisesti edustaja Kiljuselle todeta, että tämä hanke koskettaa — tämä linjaus — 16:ta kaupunkia, seitsemää maakuntaa, 1,9:ää miljoonaa suomalaista, [Kimmo Kiljunen: Joilla on jo raideyhteys Helsinkiin!] 850:tä työpaikkaa.

Ja toinen asia, minkä vielä tässä loppuhetkillä totean valtatie 15:n osalta: Hienoa, että tämä tie todettiin yhdeksi tärkeimmistä ja suurimmista kehittämistarpeissa olevista tiehankkeista 12-vuotisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, mutta haluan tässä vielä painottaa sen merkitystä terveydenhuollon näkökulmasta. Tässä puhutaan aidosti [Puhemies koputtaa] ihmishengistä. [Kiljunen pyytää vastauspuheenvuoroa]

12.13 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Fossiilittoman liikenteen työryhmä suositaa käytettäväksi kannusteita päästöttömään teknologiaan ja polttoaineisiin eli niin sanottua porkkanaa. Tähän kuuluvat esimerkiksi romutuspalkkiot ja hankintatuet, joita valtion keinovalikoimista on jo kokeiltukin. Ne ovat kuitenkin pienimuotoisia ja palvelevat sitä kansanosaa, jolla olisi muutenkin mahdollisuus uuden käyttövoiman vaihtoehtoisen ajoneuvon hankintaan. Loput ovatkin sitten niin sanottua keppiä, joka muodostaa ylivoimaisesti suurimman osuuden esitetyistä toimenpiteistä. Fossiilisen polttoaineen hinnoittelu — eli tieliikenteen päästökauppa ja polttoaineveron korotus — tulee kurittamaan autoilijoita ympäri Suomen, etenkin haja-asutusalueilla. Ruuhkamaksujen käyttöönotto rankaisee taas kaupungeissa työtä tekeviä ja eläviä.

Kun puheenvuoroni alussa mainitsin mittakaavasta, niin otetaan sitä lisää mukaan tähän keskusteluun. Suomen hiilidioksidipäästöistä 17 prosenttia tulee tieliikenteestä, ja henkilöautojen osuus kaikista päästöistä on noin 9 prosenttia. Kun otetaan huomioon, että koko Suomen päästöt ovat noin promillen verran maailman päästöistä, niin ei voi muuta kuin ihmetellä niitä perusteita, joilla 3,5 miljoonan ajoneuvon omistajia tullaan jatkossa kohtelee-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

maan — puhumattakaan siitä, että tieliikenteestä kerätään jo nyt yli 8 miljardia euroa samaan aikaan, kun tieverkon rapistuvat ja korjausvelka kasvaa.

Hyvä hallitus, unohtakaa kunnianhimoiset ilmastotavoitteet. EU:kin tavoittelee hiili-neutraaliutta vasta vuoteen 2050 mennessä. Satsatkaa mieluummin kotimaisten yritysten kilpailukykyyn pitämällä infra kunnossa ja logistiikkakustannukset kohtuullisina. Luopukaa polttoaineen hintojen korottamisesta. Harvaan asutussa ja pohjoisen ilmanalan Suomessa autolla liikkuminen on välttämätöntä. Koronan jälkeen näkisin Suomen mieluummin jälleenrakentamassa kuin vyötä kiristämässä.

Arvoisa puhemies! Hallituksen kunnianhimoinen tavoite on tehdä Suomesta fossiilivapaa vuoteen 2035 mennessä, mikä tarkoittaa valtavia muutoksia liikenteelle. Liikenne- ja viestintäministeriön johtama fossiilittoman liikenteen työryhmä selvitti liikenteen kasvihuonepäästöjen puolittamista vuoteen 2030 ja nollaan pudottamista vuoteen 2045 mennessä. Työryhmän suositukset antavat mittakaavaa niistä menetelmistä, joita tavoitteeseen pääsemiseksi jouduttaisiin tekemään. Työryhmän mukaan päästöjen puolittamiseksi myös fossiilisten polttoaineiden kulutuksen tulee puolittua. Tähän ehdotetaan vaihtoehtoisia käyttövoiman lähteitä, kuten biokaasua, synteettistä polttoainetta ja sähkökäyttöisiä ajoneuvoja. Suomen sähköautotavoitetta tulisi työryhmän mukaan nostaa 700 000 sähköauttoon. Samaa 700 000:ta sähköautoa ilmastolääkkeeksi on aiemmin tarjonnut myös Sitra.

Tällä hetkellä Suomessa on täyssähköautoja 6 500 ja ladattavia hybridejä 34 000. 700 000 sähköauton tavoite tarkoittaisi, että joka vuosi seuraavan 10 vuoden aikana Suomessa myytäisiin 70 000 sähköautoa eli kaksinkertaisesti kuin mitä tänä päivänä liikenteessä on. Sähköautojen nykyisellä hintatasolla en pidä tuota lukua realistisena. Ja jos vaikka autoteollisuus pystyisi tuottamaan tuon verran sähköautoja, niin Suomi ei ole siihen vielä valmis. Latausinfra ja jakeluverkko puuttuvat. Sama pätee myös biopolttoaineisiin, joiden valmistusmäärät ovat niin pienet, että ne kattavat vasta viidesosan polttoaineen tuotannosta. Bensiiniä ja dieseliä tarvitaan vielä pitkään jo ihan huoltovarmuusnäkökohdistakin.

Lisäksi sähköautojen valmistukseen liittyy ympäristöllisiä ja moraalisestikin kyseenalaisia seikkoja. Globaalin ilmaston kannalta ei taida olla väliä, tapahtuuko saastutus Suomen liikenteessä vai kiinalaisessa sähköautotehtaassa. [Puhemies koputtaa] Kysynnän ja vaikutuksen kasvulla on kuitenkin merkitystä esimerkiksi lapsityövoiman käytölle kongoalaisessa kobolttikaivoksessa.

12.18 Pihla Keto-Huovinen kok: Arvoisa puhemies! Kulunut vuosi on ollut monin tavoin erikoinen, ja se on saanut monet ihmiset arvostamaan terveyttä, turvallisuutta ja omaa tilaa entistä enemmän.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Arvoisa edustaja! Halutessanne voitte ottaa maskin pois siinä pöntössä puhuessanne.

Kiitos, käytän maskia. — Uudellamaalla tämä on näkynyt niin sanottuna Nurmijärvi-ilmiönä, jolla tarkoitetaan suurten kaupunkien lähellä olevia kehyskuntia ja niihin kohdistunutta muuttopainetta. Tilastoissa on näkynyt selviä merkkejä siitä, että kehyskunnat ovat onnistuneet houkuttelemaan asukkaita. Kuinka paljon pelkkä koronan vaikutus on tähän, sitä on turhan aikaista lähteä vielä arvioimaan, mutta selvää on, että muuttoliikkehäntä kasvua kehyskuntiin on nähtävillä ja yksi vetotekijä asumiskustannusten, -tilan ja luonnonläheisyyden lisäksi on liikenneyhteydet ja hyvä saavutettavuus.

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

Arvoisa puhemies! Toimivat liikenneyhteydet ovat avainasemassa kuntien ja eri alueiden saavutettavuudelle ja samalla parantavat näiden kehittymisen edellytyksiä. Pelkkien teiden ja raiteiden lisäksi saavutettavuuteen liittyy olennaisena joukkoliikenneinfra. On totta, että auto on välttämättömyys todella monen ihmisen ja perheen arjessa, eikä tätä toiseikkaa pidä lähteä meidän kiistämään, mutta mikäli haluamme esimerkiksi vähentää liikenteen päästöjä, olisi meidän mahdollistettava, että yhä suuremmalle osalle ihmisistä esimerkiksi työmatkaliikenne olisi järkevää oman auton sijasta tehdä julkisilla liikennevälineillä. Ei syyllistetä autoilijoita vaan tarjotaan mieluummin mahdollisuuksia.

Sujuvammat ja paremmat joukkoliikenneyhteydet ovat myös työvoiman liikkuvuuden kannalta ehdottoman tärkeitä, ja ne omalta osaltaan madaltaisivat kynnystä ottaa vastaan työtä nykyistä laajemmalla alueella. Työllisyysongelmiamme tämä ei tietenkään ratkaise, mutta suunta olisi kuitenkin oikea. Olen jättänyt talousarvioaloitteen määrärahan lisäämisestä pikavuoropysäkin rakentamiseksi Mäntsälän rautatieaseman yhteyteen Lahdenväylän varteen. Siitä tulemme huomenna vielä äänestämään. Joukkoliikenneinfraan on mielestäni syytä panostaa valtion tasolla, sillä hyödyt, kuten esimerkiksi liikenteen päästöjen väheneminen ja työvoiman liikkuvuuden parantaminen, jakautuvat tällöin laajalle alueelle. — Kiitos.

12.21 Jari Myllykoski vas: Arvoisa herra puhemies! Aloitan purkamaan tätä nyt kuultuani ministeriltä vammaiskyytien kuntien palveluttamisrakenteesta ja siihen liittyvistä mahdollisuuksista, siitä, että tulee olemaan sitten saatavuutta paremmin.

Minä toivoisin kuitenkin, että liikenneministeriö ja sosiaali- ja terveysministeriö löisivät nyt kättä päälle, että yhdessä tuumin ratkaistaan tämä Kela-kyytien ongelma. Uskon, että välineet ovat olemassa. Tähän nykyiseen malliin, joka muljahti viime vaalikaudella ja jota nyt onneksi ministeri Harakka on lähtenyt korjaamaan, eli taksilakiin, liittyy erityisesti se, että minun mielestäni soteen ja Kela-kyyteihin liittyen tämä luo semmoisen uhkaku- van taksiliikenteelle kokonaisuudessaan, että siihen pitää nyt saada jonkunäköinen korjaus, ja toivottavasti liikenneministeriö olisi vähän ohjaamassa oikealle tielle näitten Kela-kyytien osalta. Viimeinen uutinen oli se, että alueellisen kilpailutuksen voittanut yritys ei tarvitse sadan pohjoissuomalaisen taksiryttäjän palveluita toteuttaakseen kilpailutuksessa saadun edun. Siinä on ikäviä piirteitä: jokainen ryttäjä joutuu tämän alueellisen kilpailutuksen osalta laskemaan omia hintojaan niin, että oikeastaan ei jää enää mitään viivan alle. Ja tämä kokonaisuus olisi hyvä kyllä purkaa, jotta me saamme tämän taksiliikenteen toimimaan tässä maassa. Se nyt ei ole ministeri Harakan murhe, mutta toivoisin, että yhteisymmärryksessä voitaisiin katsoa koko taksipalveluiden olemassaoloa yhdessä sitten Kela-kyytien kanssa.

Palaan tuohon valokuituun ja siihen, että me tarvitsemme sitä. Ja kun meillä on tässä maassa valtio-omisteinenkin alalla toimiva yritys, niin toivoisin, että me mahdollistamme tämän 5G-verkoston syntymisen ja me olisimme aktiivisia sen suhteen, että meillä tämä valtiollinen yhtiö voisi sitä valokuitua rakentaa, koska siellä on ansaintamahdollisuus, kun nämä kaupalliset 5G-verkon palveluita välittävät yritykset olisivat tavallaan kytköksessä siihen, että tästä meidän valokuidusta, mitä sitten rakennetaan ehkä vähän kauemmaksi-kin, meille tulisi oma kansallinen monopolit. Niitä pitäisi enemmän luoda, koska tämä tietoyhteiskunnan saatavuus on yksi, sanoisin, monopolit, joka on aivan täysin välttämättömyys. Toki nämä kilpailevat, mutta haluan enemmän sitä... Tämä korona on osoittanut, että etätyö on tulevaisuus ja välttämättömyys, ja siihen tarvitaan enemmänkin kuin vain mobiili-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

liihiteyksii. Me tarvitsemme todella raskasta tietoliikennettä välttävää valokuitua, jolla sitten mahdollistetaan mobiiliasemien parempi syntyminen.

Vielä viimeisenä asiana: On paljon raideliikenteestä puhuttu, ja toivonkin kyllä, että Suomi-rata on siellä ihan ykköskategoriassa, mutta nyt tämä 12-vuotinen suunnitelma antaa mahdollisuuden, että tästä siltarumpupolitiikasta päästäisiin vieläkin paremmin irti. Ja ministeri on suosiollisesti nähnyt, että kaiken pitäisi olla kansantaloudellisesti ja laskennallisesti järkevää, jotta tämä politikointi voisi loppua. Siinä mielessä toivonkin, että erilaiset vaihtoehdot, kuten esimerkiksi Pori—Parikkala, koko poikittais-Suomen olevasta liikenteestä vapauttaisivat Suomi-radan liikennettä. Kun tavaraliikenne voitaisiin ohjata poikittain, niin silloin nämä pääraita-investoinnitkaan eivät olisi välttämättä niin suuria. Voisimme aloittaa vaikka Pori—Haapamäestä.

12.26 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Olen erityisen iloinen, kun Marinin hallitus on näin vahvasti liikennepolitiikan nostanut hallituksen agendalle.

Liikennepolitiikan ja saavutettavuuden merkitys aluepolitiikan ja Suomen menestymisen kannalta on äärimmäisen tärkeää. Maakuntien saavutettavuus on elinkeinoelämän ja matkailun elinehto yritysten kilpailukyvyyn kannalta. Tärkeää on, että niin länteen, itään kuin pohjoiseen päästään suurin piirtein samoilla matka-ajoilla matkan pituus huomioon. Nythän on tilanne heikoin Itä-Suomen osalta, ja sen eteen on tehtävä töitä.

Liikennepolitiikassa on myös siirrytty aimo harppaus eteenpäin liikennejärjestelmäsuunnitelman 12-vuotisen työn myötä, josta eilen sitten työryhmä on luonnoksen hyväksynyt, ja se lähtee tuossa tammikuun puolessavälissä maakuntiin lausunolle. Liikennejärjestelmätöyön tavoite on taklata korjausvelkaamme pikkuhiljaa, tarkastella liikennehankkeita pidemmällä aikavälillä ja ohjata rahoitusta saavutettavuutta edistävasti ja kestävästi ja tehokkaasti myös liikenneverkossa.

Hallinnonalalle esitetään 3,5 miljardin määrärahoja. Taso on yli 600 miljoonaa korkeampi kuin edellisen hallituksen rahoitus kausittain. Erityisen iloinen olen perusväylänpidon pysyvästä rahoituksen nostosta, ja se on näkynyt tuolla maakuntien tieverkon asfaltoinneissa. Niin kuin aiemmin totesin, niin viime kesänä yli 5 000 kilometriä päällystettiin, pääosin pääväyliä ja maanteitä ja kantaverkkoa.

Tässä budjetissa rahoitetaan myös LTA nelosen päätöksiä 1,3 miljardin infrapaketista, ja tällä on tässä suhdannetilanteessa myös erityisen suuri työllisyysvaikutus.

Itä-Suomen näkökulmasta Saimaan kanavan vedenpinnan nosto ja sulkujen pidentäminen on hanke, jota vesiliikenne ja rahtiliikenne ovat Itä-Suomessa odottaneet vuosikymmeniä. Elinkeinoelämä on vahvasti sitoutunut vesiliikenteen käyttöön ja kehittämiseen tavaraliikenteessä, ja kiitos ministeri Harakalle: hän kyllä ihan kohtuullisesti houkutteli heitä tähän hankkeeseen mukaan.

Itäradan linjaus ja Etelä-Karjalan puolella olevat raideliikennehankkeet ovat hyvä asia, mutta on huomioitava, että Joensuuhun päästään edelleen noin tunti 20 minuuttia hitaammin kuin samalla etäisyydellä olevaan Seinäjoelle. Tilanne ei ole hyvä, kun samaan aikaan myös lentoliikenne on minimissään ymmärrettävistä syistä.

Positiivista on, että maakuntien lentoliikenteen kilpailutus on käynnistymässä Joensuun, Jyväskylän, Kokkolan, Kajaanin ja Kemin osalta, ja uskon, että löytyy operaattoreita, jotka voisivat jatkossa sitten hoitaa markkinaehtoisesti yhteydet Helsinkiin. Olisin toivonut jo tässä vaiheessa vuoden 22 osalta optiota, mutta kiitos ministerille ja lentoliikennetyöryhmälle ripeästä toiminnasta ja rahoituksesta vuodelle 21 kilpailutuksen osalta. Esi-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

merkkinä Joensuun 127 000 lentoa vuodessa, joista noin puolet on jatkolentoja maailmalle kaupantekoon. Tämän takia on tärkeää, maakuntien elinvoimaisuuden näkökulmasta, turvata lentoliikenne jatkossa. Liikennejärjestelmäsunnitelmatyössä ja hallitusohjelmassahan on hyvin hyviä kirjauksia 3 tunnin saavutettavuudesta.

Budjetissa on paljon muitakin: yksityisteitten lisärahoitus, jalankulun ja pyöräilyn edistäminen ja laajakaistahankkeet, niin kuin on todettu. Itse toivoisin, että kunhan aikanaan keväällä elvytyspaketti tulee, pystyisimme myös sitten rataverkon ja liikennehankkeittemme suunnittelua viemään eteenpäin esimerkiksi Kouvola—Joensuu-peruskorjauksen osalta.

Lopuksi näistä kehuista MAL-sopimuksista. Ilman muuta tuen niitä ja toivon, että toisessa aallossa olevien Kuopion, Jyväskylän ja Lahden sopimukset etenisivät myös toteutukseen. Olisin kovasti toivonut, että myös muut maakuntakeskukset, joiden joukossa on noin 100 000 asukkaan kaupunkiseutuja, olisivat olleet MAL-menettelyssä mukana. Tässä vähän pelottaa, tuleeko tässä nyt sitten kahden kerroksen väkeä maankäytön ja liikenteen suunnittelun ja kehittämisen osalta, mutta toivotaan, että muut maakuntakeskukset tulisivat MAL-menettelyyn sitten myöhemmin. — Kiitoksia.

12.32 Pia Kauma kok: Arvoisa puhemies! Aivan alkuun muutama sana liikenneturvallisuustyöstä ja sen rahoituksesta. Valiokunta on ollut aika huolissaan nimenomaan tästä rahoituspuolesta tieliikenteen turvallisuustoiminnassa. Sinne osoitetaan ensi vuodelle 8,1 miljoonaa euroa, mutta se on miljoona euroa kuluvaan vuoteen vähemmän ja aikaisempina vuosina valtiovarainministerit ovat hoitaneet tämän miljoonan sinne. Eli kiitokset tästä ovat kuuluneet valtiovarainministeri Orpolle ja valtiovarainministeri Lintilälle aiemmissa budjeteissa, mutta valitettavasti nyt sitten tällä kertaa tätä miljoonan vajetta ei täytetty.

Arvoisa puhemies! Haluaisin nostaa keskusteluun kokoomuksen linjauksen siitä, että me pidämme tärkeänä päästöjen vähentämisen kannalta sitä, että Suomen autokanta uudistettaisiin. Meidän mielestämme autoveron asteittainen poistaminen esimerkiksi neljässä vuodessa olisi hyvä vaihtoehto tähän, ja sillä tavalla saisimme todellakin sitten uusia eikä pelkästään niitä tuontiautoja, jotka ovat usein enemmän päästöjä aiheuttavia, ja samalla myöskin sitten tästä myynnistä tulevat verot suoraan Suomeen. Mutta valitettavasti tämä politiikka, mitä hallitus on harjoittanut, ei ole nyt sitten toiminut tähän suuntaan, vaan siellä haetaan toisenlaisia keinoja, ja yksi niistä näyttää olevan nämä tietullit tai ruuhkamaksut, millä nimellä sitä nyt halutaan kutsuttavankaan. Olen aika monessa yhteydessä ollut kuulemassa siihen liittyviä linjauksia, muun muassa Espoon kaupunginhallituksessa, ja hiukan huolestuneenakin siitä, että onko nyt todellakin Uudellemaalle suunniteltu uusi työssäkäyntivero. Sen kustannushan voisi olla jopa 1 500 euroa vuosittaisella tasolla, ja se on huolestuttavaa sen takia, että se heikentäisi työvoiman liikkuvuutta, lisäisi työnteon kannustinloukkuja ja vähentäisi työllisyyttä. Esimerkiksi Göteborgissa, jossa tietullit on otettu käyttöön, ne ovat aiheuttaneet nettohaittoja asukkaille. On myös huomioitava se, että tietullit eivät loppujen lopuksi edes vähennä päästöjä sillä tavalla kuin mitä on suunniteltu. Itse asiassa asiantuntijat ovat esittäneet, että niiden osuus vuoden 2030 päästötavoitteesta olisi alle 4 prosenttia, eli ne eivät edes olisi kovin tehokas keino tähän.

Arvoisa puhemies! Hyödynnän nyt vielä sen, kun liikenneministeri Harakka on täällä paikalla, kysymyksen myöskin siitä, että kuka hyötyisi rahallisesti sitten tästä tietullista. Olisiko se valtiovarainministeriölle menevä veronluontoinen maksu, vai olisiko se HSL eli Helsingin seudun liikenne täällä pääkaupunkiseudulla, joka sen rahan saisi, vai olisivatko

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

ne kunnat, jotka saisivat siitä omaan budjettiinsa lisäystä? Tässä on, arvoisa puhemies, lukuisia kysymyksiä vielä ratkaistavana ennen kuin tätä asiaa päätetään. Ja, arvoisa puhemies, haluan vielä myöskin korostaa sitä, että jos tässä asiassa edetään, niin on äärimmäisen tärkeää, että myöskin pääkaupunkiseudun kuntien kanssa käydään vuorovaikutusta siitä, mikä se suuruus on ja miten se toteutetaan. Mutta kuten sanottu, me kokoomuksessa olemme tätä vastaan — ei pelkästään sen takia, että se vähentää työllisyyttä, mutta myös sen takia, että me emme koe, että se olisi tehokas keino vähentää päästöjä.

Arvoisa puhemies! Haluaisin vielä tässä yhteydessä uudestaan kiittää tästä valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston tekemästä päätöksestä, jossa kantatie 51 saa valaistukseen välille Inkoo—Karjaa 0,5 miljoonaa euroa, ja sitä kautta päästään toteuttamaan paremmin myöskin älytiekanketta, joka on kantatielle suunnitella. Olisi ollut parempi, että tämä rahoitus olisi aloitettu välillä Siuntio—Inkoo, mutta ymmärrän, että tämä on ollut poliittinen päätös myöskin siinä mielessä, että saadaan sitten jotakin kautta ainakin tämä älytiehanke vireille ja mahdollisesti sitten ensi vuonna päästään muihin tieosuuksiin sitä rahoitusta lisäämään ja tässä hankkeessa eteenpäin.

12.37 Mirka Soinikoski vihr: Arvoisa puhemies! Olemme vakaasti matkalla kohti fossiilitonta liikennettä. Osana vihreää elvytystä tehdyt panostukset joukkoliikenteeseen, raiteisiin sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen ovat historiallisen suuret, yhteensä lähes miljardi euroa. Budjettiriihessä työsuhde-edut uudistettiin vihdoinkin ilmasto-aikaan. Työmatkaliikenteen päästöjä vähennetään vauhdittamalla täyssähköautojen käyttöönottoa verotusarvoa alentamalla ja verottomalla latausedulla. Lisäksi kannustetaan ihmisiä joukkoliikenteen käyttöön ja muutetaan polkupyöräetu verottomaksi aina 1 200 euroon saakka. Vaikka työsuhdeautot koskevat vain pientä osaa suomalaisista, tämä uudistus näkyy muutaman vuoden sisään edullisempien käytettyjen sähköautojen markkinoilla. Ensi vuoden riiheen mennessä selvitetään, voisiko työsuhdeautojen veroalennusta laajentaa myös biokaasuautoihin. Seuraavaksi meidän on päivitettävä myös muut liikenteen maksut ja verot ilmasto-aikaan.

Arvoisa puhemies! Asiantuntijoiden mukaan tähän saakka tehdyt päätökset eivät kuitenkaan ole riittäviä liikenteen päästöjen puolittamiseksi vuoteen 2030 mennessä, joten työreilun muutoksen edistämiseksi jatkuu myös tällä sektorilla. Ei siis riitä, että tehostamme liikennejärjestelmää, uudistamme autokantaa, tarkennamme liikenteen päästökauppaa, vähennämme liikennesuoritteita tai lisäämme päästöttömien polttoaineiden osuutta liikenteessä. Vaikuttavia tuloksia syntyy näistä kaikista yhdessä tutkittuun tietoon nojautuen.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnos valmistui kuukausi sitten, ja sen on määrä lähteä lausunnoille vuoden alussa. Liikenne 12 -ohjausryhmän suunnitelmalle määrittämät tavoitteet ovat liikennejärjestelmän kestävyys, tehokkuus ja saavutettavuus. Keväällä tämä parlamentaarisen valmistelun tuotos tulee eduskunnan hyväksyttäväksi.

Arvoisa puhemies! Romutuspalkkion käyttöä olisi voinut laajentaa niin, että sen voisi käyttää koko perheen polkupyörien hankkimiseen. Yksi auto on kuitenkin koko perheen kulkupeli. Tällä hetkellä uutisten mukaan sähköpyörän hankintaan käytössä oleva avustus on otettu ilolla vastaan. Jatkoharkintaan pitäisi ottaa myös polkupyörien sähköistämisen korvaaminen kiertotaloutta ja kotimaista työllisyyttä tukemaan. Pyöräilyn lisääntyminen on tuonut lisää työpaikkoja sekä tuotantoon että myyntiin, mutta myös pyörien huoltoon ja

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

kunnostukseen. Pyörätoimialalla on huutava pula osaavista pyörämekaanikoista, ja ensimmäisenä Suomessa koulutuspilotin aloitti Ammattiopisto Tavastia Hämeenlinnassa.

Arvoisa puhemies! Hämeenlinnalaisena päärata-aktiivina on vielä muistutettava taloustutkimuksen selvityksestä, jossa todettiin, että nykyisen pääradan kehittäminen on alueen taloudelle ja elinvoimalle selvästi parempi vaihtoehto kuin uusi, suora oikorata. Nykyraiteiden kunnostaminen ja välityskyvyn parantaminen ovat ykkösvaihtoehto myös Savo-Karjalan suunnalla. Päärata on liikennemääriltään aivan omaa luokkaansa, ja siksi sen suunnittelun pitäisi edetä nyt vauhdilla. Hämeen maakuntakaavassa on vain yksi ratalinjaus olemassa.

12.41 Tiina Elo vihr: Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen vähentäminen edellyttää panostuksia kestäväan liikkumiseen. Yksityisautoilun päästöjen vähentämisen lisäksi meidän on tärkeää vähentää auton käytön tarvetta. Se tarkoittaa joukkoliikenteen sekä pyöräilyn ja kävelyn tekemistä houkuttelevaksi vaihtoehdoksi yhä useammalle. Erityisen tärkeää ilman omaa autoa liikkumisen mahdollistaminen on heille, joille oma auto ei ole vaihtoehto, kuten lapsille ja nuorille.

Turvallisten pyöräily- ja kävelyteiden rakentaminen mahdollistaa arkiliikuntaa, joka on edellytys meistä jokaisen hyvinvoinnille. Liikunnallinen elämäntapa opitaan pienenä.

Korona on lisännyt työmatkapyöräilyä, minkä toivon jäävän pysyväksi trendiksi. Sähköpyörien yleistyminen tuo pyöräilyn vaihtoehdoksi yhä useammalle. Ensi vuonna voimaan tuleva työsuhdepyörän 1 200 euron verovapaus kannustaa toivottavasti yhä useampaa siirtymään työmatkapyöräilyyn. Tämä on erinomaista niin ilmastolle kuin terveydelle.

Kävelyn ja pyöräilyyn satsataan ensi vuonna liki 30 miljoonaa euroa. Määräraha antaa hyvät mahdollisuudet toimeenpanna valtioneuvoston vuonna 2018 hyväksymää kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmaa, jonka tavoitteena on kasvattaa jalankulun ja pyöräilyn määrää vuoteen 2030 mennessä 30 prosentilla. Tätä pottia kannattaa nyt osoittaa kuntien pyörätiehankkeiden vauhdittamiseen. Näin saadaan rahalla aikaan enemmän, kun kunnat laittavat oman osuutensa. Ja tällä avustuksella on todella kova kysyntä, sillä vuonna 2020 eli tänä vuonna näitä investointiohjelman mukaisia valtionavustuksia haettiin noin 66,5 miljoonan euron edestä, kun käytettävistä oli 31,5 miljoonaa euroa.

Täytyy sanoa, että välillä yllättää se vastakkainasettelu, mitä halutaan rakentaa pyöräilyn ja autoilun välille. Kuitenkin tosiasia on, että pyöräilyyn osoitetut satsaukset ovat murto-osa tieliikennehankkeista ja niillä voidaan saada paljon hyvää aikaan.

Olen iloinen myös siitä, että valtiovarainvaliokunta lisäsi talousarvioon Pyöräliiton ja Pyöräilykuntien verkoston työtä tukemaan 300 000 euroa. Nämä molemmat järjestöt tekevät tärkeää työtä pyöräilyn edistämiseksi.

12.43 Vilhelm Junnila ps: Kunnioitettu puhemies! Täällä pidettiin hyvä puheenvuoro tuossa vähän aikaa sitten edustaja Myllykosken toimesta. Hän mainitsi, että jos poikittaisyhteyksiä kehittäisi, niin päärataan ei silloin tarvittaisi niin suuria investointeja. Hän on aivan oikeassa. Täällä monesti vertaillaan keskenään lukuja — esimerkiksi edustaja Ovaska tuossa aikaisemmin — missä ei lainkaan huomioida näitä poikittaisyhteyksiä. Esimerkiksi maininta siitä, että pääradalla on merkittävästi tavaraliikennettä ja sen vuoksi se pitäisi asettaa etusija-asemaan, toisin kuin esimerkiksi Turun ja Helsingin välinen rataosuus, on jo lähtökohdaltaan siinä mielessä väärä, että varsinkin tämä niin sanotusti rantaradaksi kutsuttava Turun ja Helsingin välinen rataosuus on nimenomaisesti keskitetty ainoastaan mat-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

kustajaliikenteelle, koska raskas liikenne menee Turku—Toijala-radan kautta. Sitä käyttävät niin Uudenkaupungin autotehdas kuin Yara ja niin edelleen. Eli tästä syystä nämä luvut eivät ole vertailukelpoisia.

Mitä sitten tulee matkustajaliikenteeseen, niin kysymyksen on siitä, että Turun ja Helsingin välillä erittäin suurelta osalta menee ainoastaan yksi raide: jos siellä menee kaksi junaa, niin toinen odottaa, kunnes toinen tulee vastaan ja ohittaa. Sen vuoksi matkustajamäärät tietenkin ovat alhaisia, koska monella junayhteydellä kestää jopa linja-autoa kauemmin kulkea tämä pätkä. Eli nämä olisi hyvä huomioida, kun näitä tiettyjä raideosioita verrataan keskenään. On tietenkin aivan päivänselvää, että jos jossakin toisaalla on kaksi tai jopa kolme raidetta jo tällä hetkellä, niin matkustajamäärätkin ovat suurempia kuin siellä, missä sijaitsee yksi raide. Tämä tältä osin tähän keskusteluun.

Täällä ministeri Harakka mainitsi aiemmin taksiliikenteestä ja siitä, että tämä kustannustukiasia tulisi mahdollisesti hakuun sitten jo ennen joulua. Toivon todella, että tämä pitää paikkansa, ja erityisen tärkeää olisi myös se, että nyt myös toiminimillä olisi mahdollisuus tähän osallistua. Tämä aiempi pakettihan hiukan sorsi näitä toiminimiyrittäjiä, kun heitä ei lainkaan huomioitu yhtiömuodon perusteella. Toivottavasti tämä korjataan.

Ja otin erittäin myönteisesti vastaan myös ministeri Harakan maininnan tästä eurovinjettistä, kuinka sitä oli jo viety ministerivaliokuntaan ja sen käyttöönottoa valmistellaan yhdessä muiden EU-maiden kanssa. Tämä on erittäin tervetullut ja tärkeä viesti, ja toivon, että tätä vihdoinkin pyritään viemään eteenpäin, niin että myös kotimaisen raskaan liikenteen kilpailuetu meillä säilyy. Tällä hetkellä me suunnittelemme kaikenlaisia muita rata- ja [Puhemies koputtaa] tieliikenteeseen kohdistuvia maksuja, mutta ulkomainen rahti-liikenne on ollut näiden ulkopuolella. — Kiitoksia.

12.47 Raimo Piirainen sd: Arvoisa puhemies! Liikenneasiat ovat semmoisia, että ne puhuttavat, tieasiat varsinkin, ne puhuttavat hyvinkin paljon, ja se on näkynyt tässä keskustelussa, budjettikeskustelussa. Mutta ennen kaikkea tässä on nyt pitkästä ajasta hyvä ote sillä tavalla, että nämä puheenvuorot ovat olleet kehuja ja kannustavia ja sillä tavalla on nähty, että meillä on vielä tulevaisuutta tällä liikennepuolellakin.

Mutta ennen kaikkea haluaisin nostaa muutamia asioita esille.

Näillä elinkeinoelämän investoinneilla on merkittävä vaikutus raaka-aineiden liikennevirtoihin. Nyt tällä hetkelläkin ne investoinnit, mitä metsäteollisuus tekee, ovat merkittävästi vaikuttamassa liikennevirtoihin, ja on tärkeää, että ne otetaan huomioon ja niitä elinkeinoelämälle tärkeitä kohteita korjaillaan ja solmukohtia poistetaan. Ja tietenkin sitten myös alueille on tärkeää, että olemme linjanneet tuossa 12-vuotisessa suunnitelmassa, että kolmessa tunnissa täytyy alueet saavuttaa, ja se tarkoittaa kyllä tällä hetkellä lentoliikennettä esimerkiksi Oulu—Kajaani—Joensuu-vyöhykkeelle. Sen alle ei vielä raideliikenteellä päästä, mutta toivottavasti joskus on sekin mahdollista.

Sitten vielä sekin, miten tämä korona vaikuttaa kaiken kaikkiaan meidän liikkumiseen ja liikennöintiin, on kyllä tarkkaan mietittävä, niin että turhia investointeja tässä vaiheessa ei tehdä, koska näyttää siltä, että työ lisääntyy ja sillä tavalla sitten ihmisten liikkuminen muuttuu. No, tietysti matkailu on yksi semmoinen asia, joka varmasti kaipaa sitten näitä hyviä, joustavia liikenneyhteyksiä.

Mutta niin kuin täällä aikaisemminkin on mainittu, nyt menneenä kesänä saatiin päällystettyä merkittävä määrä pääteitä, teiden pinnoitusta uusittua. Tässä meidän mietinnössä on 4 000 kilometriä, mutta tämä on aikaisemmin syksyltä saatu tieto, ja tämä lämmin syk-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

sy on varmaan mahdollistanut sen, että on pystytty tekemään sitten enemmänkin — elikkä kun täällä on tullut esille nyt tämä 5 000 kilometriä, niin se on varmasti lähempänä totuutta. Se on todella hyvä, että näin on pystytty pinnoitteita parantamaan.

No, tähän etätyöhön liittyy hyvin paljon sitten tämä laajakaista, ja nyt EU-elvytyspaketistahan on mahdollista saada sitten rahoitusta tämäntyyppisiin hankkeisiin. Minä toivon, että ministeri ottaa tässä nyt tämän laajakaistan yhdeksi merkittäväksi hankkeeksi parantaakseen sitä harvaan asutulla seudulla nimenomaan kuidun kautta, koska se tukee myös tätä 5G-verkkoa, elikkä siinä on sitten mahdollista saavuttaa hyötyjä varsinaiselle laajakaistalle ja sitä kautta sitten myös 5G-yhteydelle. Ja digitalisaatio kaiken kaikkiaan on erittäin tärkeää ja liittyy hyvin moneen asiaan, niin liikenteeseen kuin sitten myös tuohon viestintään.

Meillä oli liikennejaostossa nyt sitten mahdollista käyttää tätä niin sanottua jakamatonta varausta. Siinä oli 40 miljoonaa kaiken kaikkiaan tämä jakamattoman varauksen euromäärä, ja siitä 17,3 miljoonaa käytettiin sitten erilaisiin liikenneturvallisuutta parantaviin hankkeisiin, kevyen liikenteen väyliin ja solmukohtiin ja myös raskaan liikenteen risteyspaikkojen kehittämiseen — elikkä oli 42 kohdetta kaiken kaikkiaan ympäri Suomen. Tämä oli mielestäni merkittävä panostus. Vaikka nämä ovat summaltaan pieniä, niin niillä on kumminkin merkittävä vaikutus, ja se tuo alueitten ihmisille sen tunteen, että halutaan pitää koko Suomi asuttuna ja liikkumisen mahdollisuuksia sillä sektorilla parantaa. Kiitoksia tästä. — Kiitoksia.

12.52 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Liikenneasiat keskusteluttavat meitä varmasti hyvinkin paljon ihan sen takia jo, että liikenne koskettaa meitä joka päivä ja itse liikumme myöskin paljon. Myöskin suomalaiset ovat erittäin kiinnostuneita siitä, miten liikenneasiat ovat ja miten niitä parannetaan. Ja on erittäin hienoa kuulla tämä tämänpäiväinen keskustelu täällä salissa, kun yli hallitus—oppositio-rajojen ollaan melko tyytyväisiä nimenomaan hallituksen esitykseen ensi vuoden budjetista ja nimenomaan liikennepuolen budjetista ja sitä on kiitelty myöskin opposition suunnasta.

Tosiasia on, että perusväylänpidon, joka on tärkeä asia, rahoitustasoa on korotettu pysyvästi 300 miljoonalla eurolla ja tiestön kunnostamishankkeita on saatu käyntiin tuonne maakuntiin myös elinkeinoelämän kannalta alempiasteisille tieverkoille ja myöskin suuria tiehankkeita on lähtenyt liikkeelle jo tänä vuonna. Myöskin yksityisteiden valtionavustukset ovat ensi vuonna 30 miljoonaa euroa — tärkeää maa- ja metsätalouden ammattilaisille, maaseudulle ja monipaikkaisuudelle. Yksityistiet on erittäin tärkeä osa tätä meidän liikennejärjestelmää, ja on erittäin hienoa, että tämä määräraha nyt on tällä tasolla.

Ensi vuonna myöskin saadaan käynnissä olevia laajakaistahankkeita vietyä eteenpäin ja laajakaistarakentamiselle kaiken kaikkiaan saadaan jatkoa. Se ensi vuonna osoitettava 5 miljoonaa euroa on vielä kovin pieni summa, ja itse toivon, että EU:n elvytyspaketin kautta saadaan myöskin sitten lisää rahoitusta. Kaiken kaikkiaan, jos otan vielä tähän nopeiden laajakaistayhteyksien ulottamisen koko maahan, niin se on tärkeä tulevaisuusinvestointi nimenomaan monipaikkaisen asumisen edistämiseen, ja palveluiden tarjoaminen internetissä vaatii toimivia yhteyksiä, ja myös huoltovarmuuden näkökulmasta asia on erittäin tärkeä. Nyt asiasta on lähtenyt asetusluonnos lausunnoille, ja lausuntokierros on päättynyt aivan hiljattain. Ja nytten kun siellä lausunnot on saatu tästä asetusluonnoksesta, niin itse toivon vilpittömästi, että valtioneuvosto huomioi ne lausunnot ja myöskin muutetaan sitä asetusluonnosta tarvittavalta osin siten, että näihin nopeuksiin kiinnitetään huomiota ja kunti-

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

en maksuosuudet saadaan kohtuulliselle tasolle. Niistä on tullut paljon huolenaiheita. Ja myöskin Suomessa tarvitaan tulevaisuudessa valokuituyhteyksiä, se on ainut toimiva yhteys monilla paikoilla, mutta tarvitaan myöskin mobiililaajakaistaa. Eliikkä molempia tarvitaan myöskin tulevaisuudessa.

Täällä keskustelussa nousi joittenkin taholta tämä romutuspalkkioasia esille. Kun nyt helmikuun alussa astuu voimaan tuo määräaikainen romutuspalkkiolaki, niin sen tulkinta on hieman hämmäntänyt. Tosiasiassa Traficom on tulkitsemassa romutuspalkkiolakia hieman oudolla tavalla siten, että romutuspalkkiota ei saisi, jos vaihtaa vanhan auton uuteen leasingautoon, koska laissa ei ole omaa pykälää auton pitkäaikaisvuokraamisesta. Itse toivon, että tähän liikenneministeri kiinnittää huomiota ja ottaa tästä asiasta selvää ja ehkä saataisiin tähän myöskin korjausta. Itse toivon näin.

Sitten on erittäin hyvä, että ensi vuonna Saimaan kanavan sulkujen jatkaminen saadaan työn alle. Ja itse toivon, että Liikenne 12 -työryhmässä nimenomaan saadaan tämä itäratalinjaus myöskin päätettyä. Ja toivon, että myöskin Savon ja Karjalan ratojen kunnostuksiin tulee määrärahoja myöskin tulevaisuudessa. Ne ovat erittäin tärkeitä hankkeita, ne ovat peruskorjauksen tarpeessa. Ja [Puhemies koputtaa] ykkösvaiheena nimenomaan on tärkeää, että Luumäki—Imatran kakkosvaihe toteutetaan. [Puhemies koputtaa]

Arvoisa puhemies! Tässä lyhyesti.

12.58 Matias Marttinen kok: Arvoisa herra puhemies! Satakunta on liikenteellinen pusinkerä. Olemme lähellä Turkuja, Tamperetta ja pääkaupunkiseutua, mutta keuhkojen yhteyksien vuoksi jääme osin tämän Etelä-Suomen kasvun ulkopuolelle. Tämä ei ole hyväksyttävää. Satakunnan liikenneyhteyksiä pitää kehittää samalla tavalla kuin kasvukeskusten yhteyksiä kehitetään. Tämä tarkoittaa paitsi sujuvien tieliikenneyhteyksien kehittämistä myös toimivaa joukkoliikennettä, jotta eri puolilta maakuntaa on mahdollista valita myös toisenlainen kulkutapa.

Tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriö neuvottelee uutta sopimusta junaliikenteen ostoista VR:n kanssa. Satakunta on nostanut esille voimakkaasti ensinnäkin sen, että tässä yhteydessä Porista perutut junavuorot Tampereelle täytyy palauttaa ja vastaavasti henkilöjunaliikenne pitää käynnistää Raumalle uudelleen. Perustelut tähän ovat vahvat, ja myös hallituksella on tahtoessaan kyky tämä toteuttaa. Ensinnäkin hallitus on lisännyt ilmastoperusteista rahoitusta julkiseen liikenteeseen 20 miljoonaa euroa, mutta jostain kumman syystä hallitus ei ole kohdistanut tätä rahoitusta henkilöjunaliikenteen ostoihin, jotka myös helpottaisivat ja tukisivat sitä, että myös muiden kuin suurten kaupunkien joukkoliikenneyhteyksiä voitaisiin kehittää. Tällä hetkellä tämä ilmastorahoitus on siis valumassa vain suurimpien kaupunkien ja kaupunkiseutujen tueksi.

Rauman henkilöjunaliikenteen käynnistämistä uudelleen on valmisteltu tosissaan pari vuotta. Väyläviraston suunnittelu on loppusuoralla uudesta seisakkeesta, ja asiasta on teetetty erittäin huolelliset ja hyvät asiantuntijaselvitykset. Rauma—Kokemäki-yhteysvälin matkustajapotentialin on arvioitu nousevan jopa 160 000 matkaan vuodessa. Määrä on huomattavasti korkeampi kuin rataosuuksilla Karjaa—Hanko tai Kouvola—Kotka, joita liikenne- ja viestintäministeriö tukee jo tällä hetkellä. Tätäkin taustaa vasten Rauman ja Etelä-Satakunnan vaatimus on täysin perusteltu. Myös VR ilmoitti tänä syksynä olevansa kiinnostunut liikennöimään Raumalle, mikäli liikenneministeriö on valmis ostamaan tätä liikennettä. Ministeriö ostaa vuositasolla siis 32 miljoonalla eurolla henkilöjunaliikenteen vuoroja VR-Yhtymältä. Rauman liikenteen vuosittaisiksi kustannuksiksi on arvioitu noin

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

1,7 miljoonaa. Se on pieni pisara meressä, ja käyttämällä tätä 20 miljoonan euron panostusta, mitä liikenneministeriössä on tehty julkisen liikenteen kehittämiseen, myös tämä Rauman yhteys voidaan käynnistää.

Herra puhemies! Nyt hallituksella ja liikenneministeri Timo Harakalla on näytön paikka. Liikenneministeriö neuvottelee tällä hetkellä uutta sopimusta junavuoroista VR:n kanssa tuleville vuosille. Uudessa sopimuksessa on ensinnäkin lisättävä takaisin vuorot Porin ja Tampereen välille, jotka on nyt päätetty lakkauttaa. Maakunnan pääkaupungista pitää olla sujuvat yhteydet kasvukeskuksiin.

Ja toiseksi, herra puhemies, Rauma—Kokemäki-henkilöliikenne on käynnistettävä uudelleen tehtyjen suunnitelmien pohjalta. Se parantaa merkittävästi paitsi Rauman myös Eurajoen, Euran ja Kokemäen saavutettavuutta ja sitoo Rauman seudun osaksi Etelä-Suomen kasvukolmiota.

Herra puhemies! Ei 50 000 asukkaan seutu kehity 2020-luvulla, jos sieltä ei ole hyvien tieliikenneyhteyksien lisäksi myös hyviä joukkoliikenneyhteyksiä suurempiin kaupunkeihin. Rauma on koko Etelä-Satakunnan kasvukeskus, jossa on erittäin vahvaa teollisuutta, iso opettajankoulutuslaitoksen yksikkö, jossa on yli tuhat opiskelijaa, ja kaupungissa on myös kaksi Unescon maailmanperintökohdetta, joihin tulee myös paljon turisteja. Myös näiltä osin tälle henkilöjunaliikenteen yhteydelle on paljon kysyntää ja käyttöä. Rauma ja Satakunta odottavat nyt liikenneministeriltä myönteistä ratkaisua seudun ja koko maakunnan kehityksen hyväksi.

Andre vice talman Juho Eerola: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Plenum avbryts för riksdagsgruppernas möten och fortsätter klockan 16.00.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 13.02.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 19.18.

Förste vice talman Antti Rinne: Nu fortsätter den allmänna debatten om huvudtitel 31 som avbröts tidigare under detta plenum.

19.18 Ville Kaunisto kok: Arvoisa herra puhemies! Kuten aikaisemmin mainitsin täällä salissa, olen puhunut paljon suomalaisen yrittäjyyden ja teollisuuden roolista Suomen hyvinvoinnille. Ennakoin suomalaisten vientiyritysten hätää jo viime keväänä ja tein lakialoitteen väylämaksun poistamiseksi. Nyt tämä hätä on konkretisoitunut.

Väylämaksun poistaminen toisi suomalaisen vientiteollisuuden samalle viivalle muiden Itämeren maiden, siis kilpailijoiden, kanssa. Sen hinta, 50 miljoonaa euroa, olisi mielestäni pieni hinta siitä hyvinvoinnista, mitä suomalainen vientiteollisuus suomalaisille tuo. Väylämaksun poistoon liittyen arvoisa ministeri Harakka on täällä pelotellut meitä tropiikkiin karkaavista rahoista, ja kuten yleensäkin, hallituksella on ratkaisuna ollut suomalaisten yritysten korkeampi verotus siihenkin ongelmaan, ei siis kilpailukyvyn parantaminen kohtuullisella verotuksella, vaan koko vientiteollisuuden puristaminen tiukkaan nyrkkiin,

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

ja lätkitään veroja niskaan, ja Suomi nousuun. Meriväylät ja niiden ylläpito ovat valtion perusinfraa, joiden ylläpito pitää rahoittaa valtion budjetista.

Ministeri Harakka mainitsi myös elinkeinoelämän toiveet liittyen väylämaksuun. Ministeri sanoi, että elinkeinoelämä toivoo pitkän ajan ratkaisua. Ministeri Harakka tosin unohti mainita, että jos yritykset saisivat valita pitkäksi ajaksi jatkuvan väylämaksun puolituksen tai pitkälle tulevaisuuteen jatkuvan väylämaksun poiston, niin eivätköhän yritykset valitsisi poiston. Esimerkiksi UPM:n Kotkaan suunnittelema biotuotetehdasinvestointipäätös tulisi varmasti sutjakkaammin, jos väylämaksu eli tämä veroluonteinen maksu olisi meidän kilpailijamaiden tasolla. Tämä ei ole ydinfysiikkaa vaan ymmärrystä siitä, miten verotus kuristaa suomalaista yrittäjyyttä täysin kohtuuttomasti.

Arvoisa herra puhemies! Toinen ehkä hieman paikallisempi asia eli valtatie 15 ja sen kunto: Valtatiellä 15 on elintärkeä rooli Kymenlaakson suurteollisuudelle, elinkeinoelämälle ja yhdyskuntien kehittämiseksi sekä nykyisin myös terveydenhuollon hälytysajoneuvoliikenteelle. Se on lisäksi Kymenlaakson kaupunkiseutujen työmatkaliikenteen pääväylä. Valtatie 15:n keskimääräinen arkiliikennemäärä on 6 500—10 200 ajoneuvoa vuorokaudessa, raskaan liikenteen osuus siitä on noin 20 prosenttia. Se on huomattavan korkea erityisesti satamien liikenteen takia. Liikenteen on ennustettu kasvavan jopa 30 prosenttia vuoteen 2040. Mutta ennen kaikkea haluan korostaa, että se on lähes sadantuhannen ihmisen väylä päästä turvallisesti sairaalaan. Nykykuntoisena se on vaarallinen ja aiheuttaa ihmisille liiallista ja oikeastaan aika surullistakin pelkotilaa siitä, että heidän terveydestään ei pidetä tarpeeksi huolta. Yhteysvälin tiesuunnitelma valmistui vuonna 2019, ja rakennustyöt ovat aloitettavissa vuonna 2021 — eli saa tehdä.

Eipä minulla, arvoisa puheenjohtaja, muuta. Tässä oli minun terveiseni liikenne- ja viestintäministeri Harakalle ja koko hallitukselle. — Kiitos.

19.23 Minna Reijonen ps: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala tässä käsittelemme. Nyt on käynyt ilmi, että tämä polttoaineveron korotus oli kyllä ihan virhe. Se pitäisi ehdottomasti perua. Ja nyt kun on sitten mietitty tällaisia väylämaksuja, että jos ne perustuisivat tällaisiin kilometrijuttuihin ja tällaisiin, minkä verran liikutaan siellä, niin ei se ihan yksinkertaista ole sekään. Toki meillä on jo nyt vastaava systeemi siinä, että minkä verran autoon tankataan, sen verran enemmänhän sitä polttoainetta menee ja siitä veroja maksetaan. Mutta jos tällainen kilometriperusteinen systeemi otettaisiin käyttöön, niin se ei todellakaan ole yksinkertainen. Autoihin pitäisi hommata semmoiset laitteet ja ne pitäisi olla jotenkin hyväksytyjä, koska eihän se käy, että ne ovat ihan mitä sattuu. Jos enemmän maksettaisiin, kun ajettaisiin hienommilla ja paremmilla teillä kaupungin alueella, kuin sitten hiekkateilla, niin miten sitä käytännössä seurattaisiin? Silloinhan pitäisi vähän niin kuin paikannuskin olla käytössä, ja paikannus taas ei taas voi olla käytössä, koska sehän menee jo seurannan piikkiin, mikä ei ole hyväksyttävää. Ehdottomasti tämä polttoaineveron korotus pitäisi nyt varsinkin tässä tilanteessa perua.

19.24 Ville Kaunisto kok: Arvoisa puhemies! Edustaja Reijonen itse asiassa motivoi minut tähän puheenvuoroon. Paljon olen tosissaan puhunut yritysten kilpailukyvyistä, ja kyllähän se on aivan selvä asia, että nämä polttoaineveron korotukset ovat asioita, jotka haittaavat yritysten pärjäämistä ihan maan sisällä kuin kansainvälisestikin. Ja jos me ajattelemme sitä, millä Suomi tästä nousee — koska koronan jälkeen koittaa onneksi sekin aika, kun sillä on merkitystä, mitä poliittisia päätöksiä taloudellisesti on tehty — niin on mielestäni

Underpunkt i budgeten PR 168/2020 rd

ihan kelpo ajatus tuo polttoaineveron korotuksen peruminen. Se olisi erittäin oikea signaali, ja se myös minun mielestäni olisi oikea signaali siitä, että Suomi on iso maa ja ihmisillä pitää olla vapaus ja mahdollisuus omilla autoillaan liikkua, käydä töissä, viedä lapset harrastuksiin. Itse kymenlaaksolaisena, kouvolaalaisena — Kaakkois-Suomessa meillä etäisyyksiä kyllä piisaa — ei ole mielestäni oikein, että ihmisiä rangaistaan kohtuuttomasti ауtoilun tarpeesta. — Kiitos.

19.25 Minna Reijonen ps: Arvoisa herra puhemies! Ministerille on kiva kertoa semmoisia terveisiä, että kun liikenteestä puhutaan ja puhutaan näistä päästöistä, niin on otettava huomioon myös semmoiset asiat, mitä ei ehkä aina tule ajatelleeksikaan. Kuulin, että kertoman mukaan tuolla itäisessä Suomessa kun on losseja käytössä, ja kun losseilla on tietty kantavuus, minkä verran ne kantavat, niin sitten tulee ongelmia, kun on tämmöisiä isoja puutavara-autoja: on jopa jouduttu tekemään sillä tavalla, että kun isoja puutavara-autoja tulee sinne lossille, ne joudutaan käännättämään pois, koska meillä ei ole semmoisia losseja, joiden kantavuus riittää. Tämä on varsinkin Itä-Suomen ongelma. Että jos on näitä Green Deal -rahoja ja muita tulossa, niin onko mietitty, että voisiko tämmöistä käyttää esimerkiksi näiden lossien hankintaan, että niissä se kantavuus riittäisi kuljettaa semmoisia autoja, ettei nyt tarvitse autoja käännättää takaisin sieltä lossin nurkalta — sehän ei nyt ole missään muotoa järkevää, että edestakaisin ajelutetaan autoja, kun ei losseissa riitä kantavuutta.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen avbröt behandlingen av huvudtiteln.