

Plenum

Onsdag 18.12.2019 kl. 10.00—1.00

3.7. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

Andre vice talman Juho Eerola: Nu föredras huvudtitel 31 gällande kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

För den allmänna debatten av huvudtiteln reserveras i det här skedet 45 minuter. — Ledamot Jokinen på finansutskottets delegationers vägnar.

Debatt

13.17 Kalle Jokinen kok (esittelypuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokan määrärahat ovat 3,5 miljardia euroa, mikä on noin 618 miljoonaa euroa enemmän kuin kuluvan vuoden varsinaisessa talousarviossa. Lisäykset perustuvat hallitusohjelman linjausten mukaisesti muun muassa liikenneverkon parantamiseen, korjausvelan hallintaan sekä julkisen henkilöliikenteen kehittämiseen.

Valiokunta on tyytyväinen, että kyberturvallisuusvalmiuden parantamiseen osoitetaan hallitusohjelman linjausten mukaisesti 2 miljoonan euron lisäys. Tämän lisäksi Kyberturvallisuuskeskukselle esitetään ensi vuodelle 1,2 miljoonaa euroa lisärahoitusta. Kyberturvallisuuteen liittyen kriisien välttämiseksi on tärkeää, että rahoituksen riittävyys varmistetaan myös tulevina vuosina.

Ilmatieteen laitoksen toimintaan osoitetaan lisäresursseja säätutkaverkon uusimiseen, siviili-ilmailun globaalien avaruussäätökeskuksen kehittämiseen sekä ilmastomuutoksen tutkimusta edistävään tutkimusinfraan. Valiokunta pitää näitä panostuksia tärkeinä ja korostaa kattavan säätutkaverkon merkitystä, minkä avulla saadaan muun muassa lentoliikenteen, teiden talvikunnossapidon ja liikenneturvallisuuden kannalta tärkeää mittaustietoa.

Arvoisa puhemies! Perusväylänpidon nettomääräraha on 1,4 miljardia euroa, minkä lisäksi radanpidon tulojen arvioidaan olevan noin 50 miljoonaa. Kaikki lisäykset huomioon ottaen määräraha on 344 miljoonaa euroa enemmän kuin kuluvan vuoden talousarviossa. Määrärahaa on korotettu parlamentaarisen työryhmän ehdotusten mukaisesti pysyvästi 300 miljoonalla eurolla. Perusväylänpidon rahoitustason nosto on täysin välttämätöntä, sillä korjausvelkaa on viime vaalikauden panostuksista huolimatta edelleen noin 2,5 miljardia euroa. Liikennemäärien ja raskaan liikenteen massojen kasvu sekä muuttuvat sääolosuhteet vauhdittavat korjausvelan kasvua. Onkin tärkeää, että korjausvelan vähentämiseen osoitetun rahoituksen vaikuttavuutta arvioidaan ja korjausvelkaa vähennetään vuosittain. Valiokunta pitää tärkeänä, että perusväylänpidon tasokorotusta ohjataan alueellisesti tasapainoisella tavalla ja että siinä otetaan huomioon muun muassa elinkeinoelämän tarpeet. Vuosina 2020—2022 perusväylänpidon rahoitusta käytetään myös pieniin, muun muassa kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin, hankkeisiin. Valiokunta pitää

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

hyvänä, että tasokorotuksesta käytetään 20 miljoonaa euroa teiden talvikunnossapidon parantamiseen.

Arvoisa puhemies! Väyläverkon kuntoa on parannettu monin osin viime vaalikauden korjausvelkaohjelman puitteissa, mutta tieverkolla on edelleen runsaasti välittömiä korjauksia vaativia tieosuuksia. Siksi valiokunta lisää tässä budjetissa perusväylänpidon rahoitukseen 12 950 000 euroa ja osoittaa sen eri puolilla maata sijaitseviin pienehköihin liikenneturvallisuutta, elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä sekä kävelyä ja pyöräilyä edistäviin hankkeisiin.

Valiokunta ottaa mietinnössään kantaa myös rataverkon ja joukkoliikenteen toimivuuteen. Valiokunta korostaa, että rataverkon kehittämiseen liittyvän hankeyhtiövalmistelun rinnalla on kiinnitettävä huomiota myös pieniin rataverkon toimivuutta parantaviin hankkeisiin, joilla voidaan nopeasti parantaa sekä henkilöliikenteen että myös tavaraliikenteen sujuvuutta. Myös rataverkon turvallisuutta tulee parantaa ja uudistaa muun muassa kuluvalvontaan ja liikenteen ohjaukseen liittyvää tekniikkaa. On tärkeää, että tasoristeysturvallisuuden parantamisohjelma jatkuu 12 miljoonan euron määrärahalta.

Arvoisa puhemies! Väyläverkon kehittämisinvestointeihin kohdennetaan talousarviossa yhteensä 499 miljoonaa euroa, joista lähes kaikki käytetään aiempina vuosina päätettyjen hankkeiden rakentamiseen. Talousarvioesitykseen sisältyy yksi uusi kehittämissanke, Hanko—Hyvinkää—rataosan sähköistäminen 62 miljoonalla eurolla. Uusia tiehankkeita ei käynnistetä. Valiokunta pitää tärkeänä, että mahdollisimman pian arvioidaan mahdollisuudet käynnistää ne väylähankkeet, joita koskevat tiesuunnitelmat ovat pian vanhenemassa. Tällaisia ovat esimerkiksi valtatie 4:n Hartola—Oravakivensalmi ja valtatie 5:n Hurus—Hietanen. Valiokunta ehdottaa tähän asiaan liittyvää lausumaa.

Arvoisa puhemies! Valiokunta ottaa mietinnössään puoltavan kannan myös kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, sisävesiväylien ja laajakaistayhteyksien kehittämiseen sekä liikenneturvallisuustyön rahoituksen riittävyyteen. Valiokunta pitää tärkeänä, että 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu etenee suunnitellusti siten, että Suomen kilpailukykyä, ilmastonmuutoksen torjuntaa sekä alueiden elinvoimaa ja saavutettavuutta edistävä pitkäjänteinen suunnitelma valmistuu vihdoinkin keväällä 2021.

Lopuksi, arvoisa puhemies, valiokunta esittää, että käynnissä olevan valtatie 4:n Oulu—Kemi-hankkeen valtuutta tarkistetaan 3 miljoonalla eurolla, 140 miljoonasta eurosta 143 miljoonaan euroon.

Lisäksi valiokunta esittää eduskunnalle kahta lausumaa, joista ensimmäinen liittyy joukkoliikennehankkeisiin, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä kaupunkiseutujen liityntäpysäköinnin kehittämiseen, ja toinen lausuma liittyy vuosina 2020—2023 vanheneviin hankesuunnitelmiin perustuvien väylähankkeiden käynnistämisen kiirehtimiseen.

Arvoisa puhemies! Tässä [Puhemies koputtaa] tiivistettynä pääluokan budjettiesitys.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitokset, puheenjohtaja Jokinen.

13.23 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön vuoden 2020 talousarvioesitys noudattaa vahvasti hallitusohjelman linjauksia. Kuten edustaja Jokinen tuossa sanoi, hallinnonalan määrärahat vuoden 2020 talousarviossa ovat 3,5 miljardia euroa, ja tämä on noin 631 miljoonaa euroa enemmän kuin kuluvan vuoden varsinaisessa talousarviossa. Tähän liittyvät merkittävät panostukset

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

muun muassa liikenneverkon parantamiseen, korjausvelan hallintaan sekä julkiseen henkilöliikenteeseen.

Määrärahoiltaan suurimmat kohteet talousarviossa ovat perusväylänpito, 1,4 miljardia euroa, väyläinvestoinnit, 638 miljoonaa euroa, sekä julkisen henkilöliikenteen ostot ja kehittäminen, 108,5 miljoonaa euroa. Jos teen tästä kokonaisuudesta neljä keskeistä nostoa, niin ne ovat seuraavat:

Perusväylänpito saa parlamentaarisesti sovitun korotuksensa 300 miljoonaa euroa vuodessa korjausvelan taittamiseksi, ja perusväylänpitoon kaikkiaan tulee 362 miljoonan euron lisäykset.

Toinen: ilmastomuutoksen torjumiseksi tehdään panostuksia muun muassa vähäpäästöiseen liikenteeseen, esimerkiksi joukkoliikenteen tukeen 20 miljoonan euron pysyvä lisäys ilmastoperusteisesti, ja kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen.

Kolmas nosto: suuret ratahankkeet edistyvät talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksen mukaisesti, ja valtio on varautunut kattamaan osuutensa koko suunnittelusta Turun ja Tampereen suunnan osalta, ja myös itäinen suunta on selvityksissä.

Ja neljänneksi: kuten edustaja Jokinen mainitsi, panostukset kyberturvallisuuteen ovat ensiarvoisen tärkeitä, ja ne myös vahvistavat Suomen asemaa maailmanluokan osaajana tällä sektorilla.

Valtiovarainvaliokunta esittää momentille lisättäväksi noin 13 miljoonaa euroa 33:n eri puolilla maata sijaitsevan pienen kohteen parantamiseen, ja lisäksi vaarallisten tasoristeysten poistamiseen osoitetaan 12 miljoonan euron lisämääräraha. Uutena väyläinvestointihankkeena aloitetaan siis Hyvinkää—Hanko-yhteysvälin sähköistäminen, johon myönnetään 62 miljoonan euron valtuus, ja aloitetaan kolmen hankkeen suunnittelu: Tampere—Jyväskylä-rata, Seinäjoki—Vaasa-rata sekä Kemin Ajoksen meriväylän syventäminen. Lisäksi määrärahoilla jatketaan jo aiemmin alkaneiden väyläinvestointien toteuttamista. Uudet hankkeet huomioiden käynnissä olevia tiehankkeita on vuonna 2020 seitsemän, ratahankkeita kymmenen ja vesiväylähankkeita kolme.

Arvoisa puhemies! Liikenteen päästövähennystavoitteilla vastataan Suomen tavoitteeseen hiilineutraaliudesta. Liikenteen päästöt vähintään puolitetaan vuoteen 2030 mennessä askeleena kohti hiiletöntä liikennettä. Toimenpiteillä vähennetään liikennesuoritteita ja siirrytään kohti kestävämpiä liikkumismuotoja, ja tähän tavoitteeseen pääsemiseksi osoitetaan lisärahoitusta raideinvestointeihin ja mainitsemiini ilmastoperusteisiin toimiin. Viimeksi mainittuun, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen, on varattu vuonna 2020 yhteensä 25 miljoonaa euroa. Tästä 14,5 miljoonaa euroa on kunnille myönnettäviä valtionavustuksia ja 10 miljoonalla on tarkoitus tehdä toimia valtion verkolla. Valtiovarainvaliokunta on mietinnössään ehdottanut lisättäväksi momentille yhteensä 400 000 euroa EuroVelo-reittien ja muiden valtakunnallisten reittien merkitsemiseen sekä koulumatkapyöräilyn edistämiseen. Kiitän valiokuntaa näistä arvokkaista lisäyksistä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin.

Minulla on vielä ilmeisesti käytettävissäni...

Toinen varapuhemies Juho Eerola: On, on käytettävissä aikaa, mutta luulin, että kiititte. Jatkakaa, olkaa hyvä.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Kiitin valiokuntaa tässä välissä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Okei. Hienoa.

Liikenne- ja viestintäministeriö on käynnistänyt neuvottelut Turun tunnin junan hankeyhtiön sekä Suomi-rata-hankeyhtiön perustamiseksi. Valtio varautuu nopeiden raideyhteyksien suunnittelun rahoittamiseen. Tämä rahoitus koostuisi Pohjolan Rautatiet Oy:n jo saamasta pääomituksesta sekä lisäpääomituksesta talousarvioesityksen mukaisesti. Hankeyhtiöiden perustaminen edellyttää, että niihin tulee omistajiksi myös muita hankkeesta hyötyviä julkisyhteisöjä tai julkisesti omistettuja yhteisöjä. Hankeyhtiöissä voi olla myös muita osakkaita edellyttäen, että yhtiöissä säilyy julkisomisteinen määränemmistö, ja nämä neuvottelut, on ilo todeta, ovat hyvässä käynnissä.

Tärkeää on, että liikennejärjestelmäsunnitteluun haetaan pitkäjänteisyyttä 12-vuotiselä valtakunnallisella liikennejärjestelmäsunnitelmalla, joka ohjaa osaltaan määrärahojen kohdentamista. Parlamentaarinen työryhmä on parhaillaan koolla, ja suunnitelma on tarkoitus hyväksyä keväällä 2021. Liikennejärjestelmäsunnitelmassa arvioidaan Suomen koko väyläverkosto ja linjataan sen kehittämistä vuosina 2021—2032.

Vastaan mielelläni lisäkysymyksiin, jos niitä ilmenee. — Kiitoksia.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin, ja näiden kiitosten jälkeen siirrytään tosiaan sitten tähän debattiin, jonka aloittaa edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

13.28 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On todella ilo olla käsittelemässä tätä talousarviota, jossa ensi vuodelle tehdään todella mittavat korotukset liikenteen osalta huomioiden esimerkiksi tätä kuluvaan vuoteen, joka on ollut poikkeuksellisen alhainen niin perusväylänpidon osalta kuin investointien osalta — 616 miljoonaa enemmän liikenteeseen ensi vuonna kuin nyt kuluvaan vuoteen. Merkittävää tässä on, että tasaisesti ympäri Suomen tehdään näitä pieniä liikennehankkeita, yhteensä 26 kappaletta, ja kyllä täytyy myös antaa valtiovainvaliokunnalle kiitosta siitä, että 33 kappaletta lisättiin eduskuntakäsittelyssä näitä pieniä hankkeita tasaisesti eri puolille Suomea. Näillä on hyvin merkittävä alueellinen vaikutus. Kysyisin: millä mallilla näytävät näiden hankeyhtiöiden kumppanihakinnat nyt olevan?

13.29 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Määrärahat tulevat todellakin tarpeeseen liikennepuolelle. Perusväylänpidon tasokorotus on täysin välttämätön — kiitos siitä. Sillä saadaan hankkeita ja teitä parannettua koko Suomessa.

Itse nostaisin myöskin — ne eivät ole aikaisemmin tulleet vielä esille — yksityistiemäärärahat, jotka nyt ovat sitten ensi vuonna 20 miljoonaa euroa. Se on todella tärkeää, sillä pääosin puutavarat kulkevat sieltä yksityisteiltä. Niiden runko pettää jo tällä hetkellä. Sinne tulee saada myöskin tämä tasokorotus tuleville vuosille. Itse toivon näin. Hallitusneuvotteluissa käytiin läpi tätä asiaa ja toivottiin se saatavan.

Myöskin nämä kävely- ja pyöräilyhankkeet ovat erittäin tarpeellisia ja tärkeitä.

12-vuotinen liikennejärjestelmäsunnitelma on tärkeä, ja toivon, että sen kautta saadaan pitkäjänteisesti vietyä isoja tiehankkeita ja ratahankkeita eteenpäin.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Arvoisa puhemies! Haluan ministeriltä kysyä eräästä asiasta, joka on oikeastaan rajat ylittävä hanke, Saimaan kanavan sulkujen jatkamisesta, pidentämisestä. Se on hallitusohjelmassa. Toivon, että sitä saadaan nopeasti eteenpäin.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ei pidennetä näitä minuuotteja, vaikka sulkuja pidentettäisiin.

13.30 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kauko- ja lähiliikenteen tukemisessa hallituksen tavoitteena on pitää yllä ja nostaa junaliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Hyviä ajatuksia, mutta siihen pitää kyllä tietysti satsata ja vaatia VR:ltäkin, että oikeasti ne junat toimivat talvella ja siellä on tilaa. Me tiedämme, että kun ensimmäiset hiutaleet osuvat junan tuulilasiin, niin on jarruvika ja vaihteet eivät toimi ja alkaa myöhästyttää, ja se tekee taas sen, että monet ihmiset joutuvat lähtemään autolla, kun eivät luota, että se juna tulee ajoissa, kun pitää ehtiä. Jos ajatellaan sitä, kun saatiin lukea, että jossain Japanissa, kun juna lähti kymmenen sekuntia etukäteen, pyydettiin anteeksi, tai jos se on myöhässä minuutin, niin kirjallinen anteeksipyyntö jaetaan junassa ihmisille, niin Suomessa on tapana, että se voi myöhästyä vaikka puoli tuntia, ja silloinhan vain todetaan, että vaihtonne on mennyt jo, että odottakaa seuraavaa junaa. Eli tähän pitää panostaa. Ihmiset haluavat liikkua junalla, mutta niitten pitää myös toimia aikataulussa. Eli ennemmin panostuksia [Puhemies koputtaa] tähän ylläpitoon kuin että aletaan tekemään uutta.

13.32 Kari Tolvanen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Aluksi haluan kiittää hallitusta tästä korjausvelan lyhentämisestä. Kiitos siitä.

Sitten näistä raidehankkeista haluan kysyä: Itse olen hyvin konkreettinen ihminen ja haluaisin konkretiaa. Nythän te myytte omaisuutta miljardeilla, ja kuten sanoitte, suunnittelu on käynnissä Helsingistä pohjoiseen, länteen ja itään päin raidehankkeissa — on suunnitelmia, on komiteoita, on työryhmiä. Mutta esimerkiksi Espoon kaupunkiradan tekeminen olisi mahdollista aloittaa vaikka heti: kuokka Kauklahden saviseen peltoon. Se olisi mahdollista. Miksei tätä toteuteta vielä tässä vaiheessa? Nämä isot raidehankkeethan olisivat hyvää ilmastopolitiikkaakin. Miksi näitä ei toteuteta? Panetteko te aikaansaavana ministerinä nyt vauhtia näihin hankkeisiin?

13.33 Jenni Pitko vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteessä päästöjen vähentäminen kulkee käsi kädessä terveellisyyden ja turvallisuuden kanssa. Mitä vähemmän autoja on liikenteessä, sitä turvallisempaa lapsien on kulkea kävellen tai pyöräillen kouluun, ja mitä enemmän ihmiset kävelevät ja pyöräilevät, sitä paremmassa fyysisessä kunnossa he pysyvät.

Kulkutapoja on kuitenkin vaikea muuttaa nopeasti. Siksi se vaatii aitoja toimenpiteitä, ei vain kauniita sanoja. Muutoksia kuitenkin voi tapahtua. Haluan kertoa positiivisen uutisen Oulusta: sen jälkeen, kun viime vuonna keskustelu IPCC:n raportista ja ilmastonmuutoksesta käynnistyi, on Oulussa kotimaanlentojen määrä laskenut muutamalla prosentilla ja junamatkat välillä Oulu—Helsinki kasvaneet jopa 23 prosentilla, vaikka tämä junayhteys edelleen kestää melkein kuusi tuntia. Tässä budjetissa onkin ennennäkemättömät panostukset kestäväan liikenteeseen, jotta voidaan tarjota yhä useammalle suomalaiselle näitä vaihtoehtoja matkustaa raiteilla, kävelemällä, pyöräilemällä ja joukkoliikenteessä.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Haluan erityisesti kiittää näistä panostuksista pyöräilyyn, koskaan aikaisemmin budje-teissa ei ole ollut näin suuria pyöräilypanostuksia. Lisäksi haluan kiittää vielä valiokuntaa panostuksista näihin kävelyn ja pyöräilyn hankkeisiin sekä pyörämatkailun edistämiseksi — kiitos näistä.

Hallitusohjelmassa on myös sovittu fossiilivapaan liikenteen edistämisestä. Koska au-toilua edelleenkin monessa päin Suomea tarvitaan, on tärkeää kehittää autoilua ja liiken-nettä siihen suuntaan, että myös päästöttömiä vaihtoehtoja ihmisille on tarjolla.

13.35 Juho Kautto vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin minäkin yhdyn näihin kiitoksiin hallitukselle siitä, että ensi vuoden satsaukset ovat tuntuvia tänne liikennepuolelle, eritoten siitä, että 300 miljoonan pysyvä lisäys tulee tämän korjausvelan umpeenkuromiseksi. Ja sitten erityisen iloinen olen siitä, että todellakin nämä yksityistiet ja itse asiassa talvikunnossapito saavat huomattavia parannuksia. Toivoisin, että koko tä-hän alempaan tieverkkoon kiinnitetään entistä enemmän huomiota.

Olisin sitten semmoistakin kysynyt ministeriltä, että kun tiedetään, että esimerkiksi ko-tiseudullani Äänekoskella ei henkilöliikennettä junilla ole ollut enää pitkään aikaan, ja nyt-ten biotuotetehtaan myötä se siellä on sähköistetty, niin olisiko mahdollista, että näitä pi-lottikokeiluita jatkettaisiin ja otettaisiin näitä jo käytöstä poistettuja rataosuuksia myös henkilöliikenteeseen käyttöön? Se on ainakin hyvin hallitusohjelman kirjauksen mukaista.

13.36 Sandra Bergqvist r (vastauspuheenvuoro): Ärade talman! Ur skärgårdens synvin-
kel är färjor och förbindelsebåtar den verkliga livsnerven. Tack för de anslag som nu pre-senteras i budgeten. Det blir antagligen första gången som tilläggsanslag inte behöver ges här från salens sida.

Den tolvåriga trafikplanen som nu görs upp är på många sätt viktig, och min förhopp-ning är att också skärgårdstrafiken kunde tas upp på sätt eller annat i det här arbetet. Det skulle vara viktigt att få riktlinjer för landsvägsfärjorna, för vajerfärjorna och för förbindel-sebåtarna. Skärgårdsdelegationen, det vill säga SANK, som också är parlamentariskt till-satt, står gärna till tjänst när det gäller skärgårdstrafikens utvecklingsplaner.

Arvoisa puhemies! Iloitsen tämän hallituksen sitoutumisesta kattavan valokuituverkon ra-kentamiseen koko maahan. 5G:n lyhyt kantama ei sovi saariston ja maaseudun olosuhte-iisiin. Sen takia tarvitaan valokuituverkkoa, mihin liitetään 5G-asemia. On tärkeää antaa pai-kallisille pienille operaattoreille mahdollisuus operoida 5G-verkossa. Tämä on paras tapa varmistaa saariston ja maaseudun valokuituverkon laajennusta. — Kiitos.

13.37 Antero Laukkanen kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kun tie-dämme, että Suomi kerää autoilijoilta veroja yli 8 miljardia ja näistä vain vajaa puolitoista miljardia käytetään sitten erilaisiin liikennehankkeisiin — kaikki muut rahat menevät val-tion muihin menoihin — ja Ruotsissa taas valtio kerää 11—12 miljardia ja sitten siitä yli 5 miljardia palautuu tienhoitoon, ja tiet ovatkin siellä paremmassa kunnossa, niin kysyisin: Onko mitään pitkän tähtäyksen suunnitelmaa olemassa, jossa näitä liikenteeltä kerättäviä tai autoilijoilta kerättäviä rahoja käytettäisiin enemmän perustienpitoon ja väylähankke-iisiin, jotta saataisiin korjausvelka jossakin aikataulussa kurottua umpeen? Onko tällaisia suunnitelmia? Jos ei ole, miksi ei ole? Se olisi oikein.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

13.38 Seppo Eskelinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! On hienoa, että Marinin hallitus on nostanut liikennepolitiikan hallitusohjelmassa tärkeään rooliin niin Suomen kasvun saavutettavuuden kuin ilmastotavoitteidenkin osalta.

On hienoa, että korjausvelkaa ruvetaan, niin kuin täällä on todettu monessa puheenvuorossa, kuromaan kiinni ja talvihoitoluokitukseen on lisää rahaa tiealueilla ja samoin sitten liikenneturvallisuushankkeisiin on paljon rahaa.

On hienoa, että nyt liikennejärjestelmän suunnittelua ruvetaan pitkäjänteisesti tekemään parlamentaarisessa työryhmässä, joka on käynnistynyt. Tämä itäinen suunta, Itä- ja Pohjois-Suomi, on jäänyt liikenne-rahoissa: vuosina 2004—2019 Kainuu, Pohjois-Savo ja Pohjois-Karjala ovat liikenne-rahoitusten osalta saaneet yhteensä sen mitä seuraavaksi heikoin. On se jotenkin sääliä, että meillä samaa matkaa mennään junalla puolitoista tuntia pitempään Kuopioon ja Joensuuhun kuin Seinäjoelle. Kyllä tämä itäinen yhteys nytten pitää saada tähän samaan rytmiin muitten isojen pääraha-hankkeitten kanssa, ja toivottavasti keväällä sitten on yhteinen näkemys.

13.39 Riikka Slunga-Poutsalo ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnäkin kiitokset siitä, että sekä Laurila—Haaparanta-radalla että Hanko—Hyvinkää-radalla sähköistystyöt ovat ensimmäistä kertaa kunnolla listoilla. Hanko—Hyvinkää-radalla saadaan muun muassa vaaralliset tasoristeykset tällä keinolla poistettua.

Olisin kysynyt kuitenkin näistä isoista rata-hankkeista: Kun on tarkoitus saada sinne muitakin julkisyhteisöjä rahoittamaan niitä, eiväthän nämä kuitenkaan ole jäämässä kuntien niskoilta pelkästään? Kuntatalous on aika hankalassa tilanteessa. Mitä toimia sinne tehdään?

Sitten oikeastaan kolmantena kysymyksenä: Ulkomaalainen rekkaliikenne aiheuttaa varsinkin monella haja-asutusalueella harmaita hiuksia teiden kunnan osalta. Onko mitään suunnitelmia siitä, miten heidät saataisiin myöskin vähän osalliseksi näihin kustannuksiin, mitä tieliikenteeseen tarvitaan?

13.40 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Nostan esille muutaman huomion, jotka tuossa valiokunnan mietinnössä nousivat.

Yksi huoli on se, että kun näiden tiesuunnitelmien valmistuminen kestää pitkään — joskus kaavojen ja ympäristövaikutusten arvioiden kanssa menee kymmenenkin vuotta — niin nyt on meillä tiehankkeita, joiden suunnitelmat ovat vanhenemassa. Sen takia valiokunta kiinnittää huomiota siihen, että näitä kiirehdytettäisiin, jotta tiesuunnitelmat eivät ehdi vanhentua, ja sitten taas lähdetään uuteen prosessiin. Tällaisia on esimerkiksi Hartola—Oravakivensalmi, joka odottaa kunnostusta.

Sitten toinen huomio, minkä valiokunta nosti, oli tämä liikenneturvallisuusmaksujen riittävyys. Liikenneturvallisuustoiminnan edistämiseen käytetään 9,1 miljoonaa, ja se kerätään liikennevakuutusmaksuista, joista kertymä on noin 7,7 miljoonaa, ja nyt on budjet-tivaroista jouduttu kahtena vuonna paikkaamaan. Toivotaan, että ministeri löytää pitkäjänteisen ratkaisun tämän rahoittamiseksi.

Sitten kolmanneksi vielä huomio laajakaistahankkeista: Edelleenkin haja-asutusalueilla ja jopa taajamissa valokuituyhteydet eivät ole siinä kunnossa kuin niiden pitäisi olla. [Puhemies koputtaa] Nyt ei uutta rahaa tässä osoiteta, mutta toivotaan, että jatkossa hallitus löytää keinon rahoittaa myös näitä.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

13.41 Arto Pirttilahti kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Yhdyin kanssa kiitoksiin. On mainio asia, että saatiin budjettiin tämä 300 miljoonaa. Ei tarvitse miettiä viimeisenä hallituskauden vuotena taas, että tulisi notkahdus, kuten nyt tuli vuodelle 19. Yksityistierahat ovat erinomainen asia kanssa, tämä 20 miljoonaa. Kiitos liikennejaostolle. Saatiin myös nämä jakovararahat tasapainoisesti jaettua koko Suomeen. Suomen tasapainoinen kehittäminen vaatiikin hyvän väyläverkoston kaikinensa.

Raideliikenteen puolelta ottaisin esille tämän pilottihankkeen. Tässä oli iloisia ihmisiä monella juna-asemalla varsinkin Pirkanmaalla nyt maanantaina, ja pilotin ja uusien aikataulujen kautta saatiin hyvää sähinää sinne. Ensimmäinen kysymys onkin, että tuleeko näille jatkoa. Varmaan nämä jatkoneuvottelut on heti alkuvuodesta käytävä. Siellä on meillä kunnissa menossa kova hanke, Rakastu raiteisiin -projekti — käytä enemmän junaa.

Toinen asia, mikä näissä uusissa aikatauluissa tuli ehkä heikennyksenä, on se, että poikittaisraideliikenne Suomessa heikentyi, ja olenkin huolissani siitä, miten tähän poikittaisraideliikenteeseen tullaan satsaamaan.

13.43 Paula Werning sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Voin tyytyväisenä todeta, että liikenne- ja viestintäjärjestelyiden kohdalla on onnistuttu suunnittelemaan järkevä ja toimiva kokonaisuus, jonka avulla ihmisten liikkuvuus ja turvallisuus paranevat, päästöt vähenevät ja tietoyhteydet saadaan ajan tasalle. Tämä on kattava esitys, ja investoinnit ovat hyvin merkittäviä. Erityinen kiitos siitä, että perusväylänpitoon ehdotetaan 300 miljoonan euron pysyvää tasokorotusta edelliseen kauteen nähden.

13.43 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minäkin kysyisin kaksi konkreettista kysymystä. Kiitän hyvinkääläisenä Hanko—Hyvinkään sähköistämisestä ja kysyn: koska me kuulemme sitä sähköön räpinää siellä Hyvinkäällä? Odottelen sitä jo ilolla.

Toinen kysymys on aikataulusta koskien päärataa Helsinki—Tampere. Asun Hyvinkäällä ja eilen keskustelin erään lahtelaisen kansanedustajan kanssa, ja vaikka hänellä on kilometreissä puolet enemmän matkaa kotiin kuin minulla, niin hän on siellä samassa ajassa. Minusta on erittäin tärkeätä, että meillä on nopeat liikenneyhteydet pidemmälle, mutta ovatkohan tässä nyt unohtuneet ne, jotka ovat lähempänä? Elikkä minun työmatkani periaatteessa vain kasvaa, ja katson vain Hyvinkään asemalta, kun junat menevät ohi. Lisäksi kun menen junaan, niin junassa kuulutetaan, että me joudumme nyt odottamaan, kun pikajuna menee ohi. Elikkä kun ajatellaan, että täällä Uudellamaalla asuu 1,6 miljoonaa ihmistä — onko se niin, että nyt kun keskitymme pitkiin matkoihin, niin me lähikulkijat olemme unohtuneet?

13.44 Matias Marttinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kiitoksia liikenneministerille esittelystä, ja tietysti toivotan teille paljon voimia ja tarmoa tärkeään tehtävään. Kysyisin samaa, mitä täällä myös edustaja Tolvanen nosti esille raidehankkeista. Nostan esille nimenomaan tämän EU-rahoituksen näkökulman.

Kuten tiedämme, meillä on tulossa isoja raidehankkeita toteutukseen. Nyt parhaillaan ministeriö käy ne läpi, myös sen, mitä muita rahoitusmahdollisuuksia meillä on. Me tiedämme, että niin sanottua CEF-rahoitusta on saatu Suomeen erityisesti satamien rahoituskanavaksi, mutta taas raidehankkeiden toteutukseen emme ole sitä onnistuneet saamaan. Käsittääkseni nykyisen EU-rahoituskehyksen näitä CEF-rahoituspuolen viimeisiä rahoja olisi mahdollista hakea, mutta käytännössä se haku pitäisi tehdä pikaisesti. Joten kysymys

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

teille: onko valtioneuvosto tehnyt päätöstä hakea rahoitusta, [Puhemies koputtaa] ja jos ei ole, niin mistä syystä ei?

13.45 Juha Pylväs kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Viime vaalikaudella keskustan johdolla saatiin uutta tulevaisuuteen katsovaa ryhtiä liikenne- ja tietoliikennepoliittikkaan. Se oli niin hyvää ja tehokasta, että nykyinen hallitusohjelmakin jatkaa samoilla linjoilla. Kiitokset siitä Marinin hallitukselle.

Valiokunta on aika moneen pieneen hankkeeseen onnistunut jakamaan näitä määrärahoja, varsinkin tämmöisiin pieniin aluepoliittisesti tärkeisiin hankkeisiin, muun muassa tuonne kotiseudulleni Haapavedelle Joutennivan siltaan on ohjattu hyvä potti rahaa, jotta tässä paikallisessa yhteisössä päästään jokea halkovan sillan yli sujuvasti liikkumaan. Myös tähän kävelyyn ja pyöräilyyn panostaminen on ollut erittäin myönteinen asia. Kotiseudulleni Ylivieskaan on onnistuttu myös tätä kevyen liikenteen väylää saamaan, jolloin lapset ja nuoret saadaan pois tuolta valtatie melskeestä liikkumaan koulumatkaa turvallisempaan seutuun.

Arvoisa puhemies! Kysymys ministerille liittyy näihin ratahankkeisiin. Hallitusohjelman keskustelun yhteydessä [Puhemies koputtaa] muutamia ratahankkeita on otettu huomioon, ja Ylivieska—Iisalmi-radon sähköistys on yksi näistä. Minkälainen aikataulu tällä sähköistyksellä on?

13.47 Mirka Soinikoski vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteestä syntyvät päästöt vuoteen 2030 mennessä. Tähän tavoitteeseen tämä talousarvio tähtää määrätietoisesti, kiitos siitä.

Suuret ratahankkeet edistyvät jo tehtyjen päätösten mukaisesti, ja valtio varautuu kattamaan osuutensa suunnittelusta Turun ja Tampereen suunnan osalta. Haluaisin varmistaa, että CEF-rahoitusinstrumenttien hakuun osallistutaan täysipainoisesti. Raiteiden suunnitteluun ja parantamiseen panostaminen koskettaa suurta osaa suomalaisista. Myös maakuntakeskuksissa toimiva joukkoliikenne ja ennen kaikkea toimivat raideyhteydet ovat enemmän kuin vetovoimakysymys — ne ovat ehdoton edellytys maakunnan elinvoimalle.

Ilmastomuutoksen torjumiseksi tehdään panostuksia vähäpäästöiseen liikenteeseen. Tästä joukkoliikenteen tuen pysyvä ilmastoperusteinen 20 miljoonan euron lisä on oiva esimerkki. Biokaasuohjelmaa edistetään ensi vuonna 5 miljoonalla eurolla. Kävelyä ja pyöräilyä edistetään myös ensi vuoden budjetissa. Kaikki lihasvoimalla tehty liikkuminen edistää hyvinvointia, pienentää liikenteen päästöjä [Puhemies koputtaa] ja näkyy positiivisesti myös kuntien sote-menoissa. Ilmastotalkoita ei voi maksattaa vähävaraisilla, [Puhemies koputtaa] vaan tarvitsemme reilua muutosta, jotta jokainen pysyy mukana. [Puhemies: Ja aika täynnä!]

13.48 Merja Kyllönen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Suomessa on jo pitkään puhuttu eurovinjetistä, ja itse asiassa EU-tason päätöksenteko tuli loppuratkaisuun fiksusti viime parlamenttikauden lopulla. Valitettavasti liikenneneuvostossa ei vielä joulukuussa löydetty sopua asian tiimoilta, joten odotellaan tuossa ensi vuoden alkupuolella, josko seuraavassa neuvostossa jo sopu olisi yhteisesti löytynyt, niin saataisiin EU-laa-juinen eurovinjetti liikenteeseen ja Suomessakin loppuisi ikuinen haikailu sen perään.

Sen lisäksi haluaisin muistuttaa, että itse asiassa meillä Suomessa on yksi maailman luotettavimmista raide- ja lentoliikennekokonaisuuksista liittyen juuri siihen, että meillä niin

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

koneet kuin junat ovat liikkeellä ympärivuotisesti, ja siitä saamme kiittää hyvää talviosaamista. Sama pitää saada myöskin tuonne maanteille. Sen takia me emme haluaisikaan, varsinkaan Pohjois- ja Itä-Suomessa, ajella niillä ”raiteilla”, missä siellä tiellä tällä hetkellä mennään, [Puhemies koputtaa] kun parhaimmillaan lunta on siellä 60 senttiä jo tällä hetkellä.

13.49 Niina Malm sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on edelleen vahvasti vientiteollisuuden varassa sykkivä talous, ja on tärkeää lisätä mahdollisuuksia viedä myös isompia palveluratkaisuja ja -kokonaisuuksia muun muassa kehittyvien markkinoiden mittaviin tarpeisiin. Tällä tarkoitan palveluita, mutta myös vientiteollisuutta. Kaakkois-Suomessa tarvitaan Vainikkalan lisäksi toinen kansainvälinen raideyhteys Venäjälle. Imatran ja Svetogorskin kautta kulkeva rata mahdollistaa kuljetusmäärien kasvun sekä lyhentää erityisesti Itä- ja Kaakkois-Suomen vientiteollisuuden kuljetusmatkoja Venäjälle ja Aasian markkinoille. Imatra muodostaa myöskin Vainikkalan kanssa uuden kansainvälisen raideyhteyden EU:n TEN-verkolla, ja tästä seuraa suora yhteys Svetogorskin kautta hyödyntäen Venäjän vasta valmistunutta sähköistettyä kaksoisraidetta välillä Losevo—Kamenogorsk—Viipuri. Haluaisinkin kysyä: millä mallilla tämän meidän maakunnallisen ykköshankkeen toteutuminen on tällä hetkellä?

13.50 Mari Rantanen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä kohtaa, nyt kun täällä on ministeri paikalla, olisin tiedustellut Malmin lentokentän asiaa. Eduskuntahan antoi vuonna 2018 lausuman ”valtioneuvosto ryhtyy toimenpiteisiin korvaavien lentokenttätoimintojen turvaamiseksi, jotta Malmin lentokentän ilmailutoiminnot voivat jatkua hyvien yhteyksien ja etäisyyksien päässä”. Nyt yhdistyksen kysyttyä asiasta ministeri oli vastannut, että ensi vuodelle on budjetoitu 900 000 lentokenttätoimintojen turvaamiseen ja täydentävässä esityksessä vielä 2 miljoonaa euroa lisää. Olisin kysynyt: oliko tarkoitus tehdä muutakin kuin tätä rahoitusta tämän asian suhteen, sillä edelleen tämä korvaava kenttä puuttuu ja Helsingin kaupunki kaavoittaa kovaa vauhtia kentälle?

13.51 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tiestön korjausvelkaohjelmaa on tärkeä jatkaa, kiitos siitä, ja myös nämä isot raidehankkeet, päärata etunojassa, ovat sellaisia, että niiden valmistelun täytyy edetä.

Uusi tieliikennelaki astuu voimaan ensi kesäkuussa, ja se mahdollistaa myös korkeammat nopeudet esimerkiksi moottoriteillä. Tanskassa korotettiin moottoriteiden nopeusrajoituksia, ja itse asiassa se sujuvoitti liikennettä mutta myös poisti ylinopeuksia ja paransi liikenneturvallisuutta. Kysyisin liikenneministeri Harakalta: onko teillä valmius Suomessa kokeilla ensi kesänä esimerkiksi Tampereen moottoritiellä korkeampaa nopeusrajoitusta?

Toisena asiana kysyisin teiltä, liikenneministeri Harakka: Millä tavalla tämä kevytautolainsäädännön korjaushanke on edennyt? Onko se saatu jo siihen vaiheeseen, että sille voitaisiin hakea notifikaatiota EU:sta ja voitaisiin saada se sitten suunnitellusti voimaan vuoden lykkäyksellä ensi vuoden marraskuussa?

13.53 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensinnä haluan kiittää liikenneministeriä siitä, että perustienpidon rahoitukseen on saatu merkittävä lisä. Se on aivan oikea toimenpide, kun katsoo Suomen metsävarojen käyttöä, maata-

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

louden tarpeita, matkailua, yleensä elinkeinotoimintaa. Maaseudulla liikenneväylät ovat vähintään yhtä tärkeitä kuin täällä kaupungissa, koska välimatkat ovat pitkiä.

Erikoiskiitos äsken kuulemastani puheenvuorosta edustaja Bergqvistille, joka nosti vahvasti esille tämän nopeiden tietoliikenneväylien kunnostamisen. Nopeat laajakaistayhteydet kuuluvat koko Suomeen, ja valokuituyhteyden rakentaminen on aivan välttämätöntä. Se pitää muistaa, että linkkimastojen välillä langaton verkkoyhteys ei pelaa, ellei näiden mastojen välillä ole valokuituyhteyttä. Tämän takia — kun budjetissa tuntuu olevan rahaniukkuutta, minkä me kaikki tiedämme — Euroopan unionin rakennerahastoista pitää tähän saada potkua lisää. Ja kysynkin, kun ministeri on paikalla: Olisiko mahdollista saada sieltä kautta lisää potkua? Sen tiedän, että hallitusohjelmassa on semmoinen tavoite ja ministerit ovat siitä lausuneetkin, mutta onko mahdollista saada sieltä kautta, rakennerahastosta, rahaa tähän nopeiden laajakaistojen rakentamiseen [Puhemies koputtaa] valokuituverkkoon perustuen? Se olisi [Puhemies koputtaa] erinomainen elinkeinojen kehittämishanke.

13.54 Marko Asell sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos hallitukselle erinomaisesta liikennebudjetista.

Kysyisin liikenneturvallisuuteen liittyvästä asiasta. Tästä edellisen kauden ajokorttiudistuksesta tuli pieni asia, joka pitäisi korjata, nimittäin nämä liukkaan ajon kurssit voidaan nyt suorittaa pelkästään simulaattorilla. Se on tietysti liikenneturvallisuusasia. Se pitäisi korjata. Asetusmuotoisesti siellä ei tarvitse kovin isojakaan temppuja tehdä, että simulaattoriopetuksen lisäksi liukkaan ajon harjoittelua pitää myöskin suorittaa niin sanotusti olosuhteissa, jotka ovat liukkaita tai vaikeita. Tästä nämä ajoharjoitteluratasäätiöt ja -yhdistykset ovat huolissaan, ja ne ovat ajaneet jo ratojaan alas sen takia, että ei ole tarvetta ollut. Ja tämä tulee ehkä näkymään sitten myöskin jossain tilastoissa, jos ei [Puhemies koputtaa] kunnan opetusta saada koulussa. Tähän huomiota toivon. [Puhemies koputtaa] Ja kysymys kuuluu: haluatteko, että liikenneturvallisuus paranee? [Oikealta: Ei!]

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Hyvä kysymys. Vielä edustaja Mäkelä, ja sitten ministeri pääsee vastaamaan.

13.55 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kaksi liikenteeseen liittyvää asiaa:

Maassa tuntuu ratahankkeita riittävän, miljardeja heitellään lukuisia, vaikkei oikeastaan ole sitä ensimmäistäkään miljardia. Jos se ensimmäinen miljardi olisi ja se käytettäisiin rataverkon korjausvelan hoitoon, se korjausvelka olisi jo pitkälle hoidettu, ei kokonaan mutta hyvin pitkälle. Tässä kannustaisin korjaamaan sen olemassa olevan rataverkon, poistamaan sieltä tasoristeyksiä, nopeusrajoituksia ja seisahduksia ja sillä tavoin saamaan junia kulkemaan nopeammin. Nämä isot ratahankkeet kenties tulevat jonain vuosikymmenenä, mutta me emme edes tiedä minä vuosikymmenenä, ja nyt käytännössä niihin pitäisi lähteä hakemaan EU-rahoitusta, koska kansallinen rahoitus meillä niihin ei suorastaan riitä.

Toinen asia on tämä ulkomaalaisten rekkojen tiemaksu, jota valitettavasti edellisenkään hallitus ei aikaan saanut, vaikka se olisi pitänyt saada aikaan jo muutamia kausia sitten. Tähänhän valtiovarainministeriön virkamiehet keksivät aina ongelman toisensa perään, miksei sitä voisi toteuttaa, miksi se olisi vaikeata ja hankalaa. Toivottavasti nyt tämä hallitus löytää ne keinot sen toteuttamiseen eikä tekosyitä toteuttamatta jättämiseen.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Nyt valitettavasti tähän keskusteluun varattu aika alkaa olla päätöksessä. Monta hyvää kysymystä jäi esittämättä, mutta kuullaan hyviä vastauksia kuitenkin. — 5 minuuttia, niin voitte puhua pöntöstä, niin näyttää juhlavammalta.

13.56 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitos, puhemies! Kiitoksia hyvista kysymyksistä.

Aloitetaan nyt vaikka junista. Edustaja Lehto esitti toiveita siitä, että VR:n palvelutasosta huolehdittaisiin tai sitä peräti parannettaisiin, ja olen luonnollisestikin ministerinä samaa mieltä. Myöskin VR:n ja raiteiden osuuden kulkutavoista täytyy nousta huomattavasti. Se tarkoittaa yhteyksien lisäämistä ja uusia parannuksia, joista yksi mielenkiintoinen esimerkki on Tampereelta, johon edustaja Pirttilahti tuossa viittasikin, eli se, että sinne on saatu tällainen lähiliikennepilotti aikaan. Niitä on muuallakin Suomessa, enkä näe mitään syytä, miksei näin hyvää palvelun parantamista voitaisi jatkaa.

Edustaja Kautolle, joka myöskin on kotiseudultani Äänekoskelta: henkilökohtaisesti toivoisin myös, että lähiliikenne Äänekoski—Jyväskylä-seudulla voitaisiin palauttaa. Jyväskylässä oli aikanaan hienosti raiteet 1, 2 ja 3 ja Äänekoskelle lähtevä raide 21.

Edustaja Pirttilahti oli huolissaan poikittaisyhteyksistä, ja on aivan totta, että niihin on kiinnitettävä huomiota. Ja käsittääkseni nämä heikennykset, jotka olivat astuneet voimaan Jyväskylä—Pieksämäki—Varkaus-osuudelle, korjattiinkin.

Monta kysymystä tuli myöskin hankeyhtiöistä. Edustaja Kymäläinen kysyi, missä mennään. Tässähan nyt pisimmällä ovat neuvottelut tämän Turun tunnin junan ja Suomi-radnan osalta. Tunnin junan osalta neuvottelut osapuolten kesken ja osakassopimuksesta ovat sikäli helpommat, että linjauksesta on käsitys, kun taas sitten Suomi-radassa se on se isoin avoinna oleva asia ja vaatii vielä tekemistä, jotta saataisiin se aikaan.

Espoon kaupunkirata liittyy edustaja Tolvasen esille ottamalla tavalla tähän länsiyhteyteen, mutta sitä asiaa varmaankin on mielekästä käsitellä sitten näitten yhteisten MAL-neuvottelujen yhteydessä.

Edustaja Marttinen nosti esille nämä CEF-määrärahat, EU-tuen, ja totta onkin, että sieltä niin sanotuista hännistä eli tämän kohta umpeutuvan rakennerahastokauden varoista on vielä mahdollista hakuja tehdä, ja osia näistä vielä keskeneräisistäkin hankeyhtiöistä on mahdollista ehkä irrottaa näihin hakuihin. Mutta mitään suurta paniikkia ei tämän helmi-kuun haun suhteen sikäli ole, että kyse on varsin pienistä summista. Ei ainakaan pidä missään tapauksessa vaarantaa niitä varsinaisia isoja hakuja, jotka liittyvät alkavan rakennerahastokauden hakuihin. Mutta suurista summista siinä ei ole kysymys.

Sitten edustaja Jokinen kiinnitti huomiota liikenneturvallisuusmaksuihin. Siinähan tilanne on se, että joko voidaan jatkaa niin, että budjetista täydennetään sitä vajetta, tai sitten edellytetään sitä, että maksun saajat kehittävät toimintaansa ja sopeuttavat sitä sitten tämän määrärahan mukaisesti. Nämä kaksi vaihtoehtoa ovat molemmat ihan mahdollisia.

Ja vastauksena edustaja Asellille on tietysti se, että totta kai haluamme, että liikenneturvallisuus Suomessa paranee. [Timo Heinonen: Ollaan samaa mieltä!] — Uskon, että tässä hallituksen ja opposition välinen yhteisymmärrys varmastikin löytyy.

Edustaja Pylväälle ja edustaja Malmille täytyy vastata erikseen heidän hyvin yksityiskohtaisiin kysymyksiinsä, joihin minulla ei juuri tässä ole viikon perehtymisellä vastausta. [Leena Meren välihuuto] Ja tarkka aikataulu myöskin edustaja Merelle täytyy antaa vielä erikseen.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Mitä tulee sitten edustaja Heinosen kysymyksiin, joka toivoi korkeampia nopeuksia moottoriteille, niin en ole tietoinen tällaisista suunnitelmista. Toisekseen, kevytautoista käydään parhaillaan neuvotteluita EU-komission kanssa.

Sitten vielä asia, jossa oikeastaan astun alueelle, joka ei kuulu liikenneministerille vaan joka liittyy veroihin ja myöskin siihen tehtävään, jota vielä reilu viikko sitten hoidin: Edustaja Laukkanen, verothan eivät ole koskaan korvamerkittyjä, eivät myöskään liikenteen verot, mutta meillä todellakin, kun Ruotsiin verrataan, voidaan päästä veronmaksajien varojen parempaan käyttöön sillä tavoin, että satsataan todellakin tällaiseen pitkäjänteiseen liikennesuunnitelmaan. Ja näin on edelleen myöskin liittyen niihin rakennerahastovarojen käyttöön liikenneyhteyksissä — käsittäkseni se on täysin mahdollista, kun uusi rakennerahastokausi alkaa.

Kiitoksia kysymyksistä.

Förste vice talman Antti Rinne: Debatten och behandlingen av ärendet avbryts och fortsätter senare under detta plenum.

Riksdagen avbröt debatten klockan 14.02.

Riksdagen fortsatte debatten klockan 23.39.

Talman Matti Vanhanen: Nu fortsätter den allmänna debatten om huvudtitel 31 som avbröts tidigare under detta plenum.

23.39 Jenna Simula ps: Arvoisa puhemies! Hallitus on kyllä ohjelmassaan luvannut panostuksia tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi, mutta laajakaistahankkeiden edistämiseksi esittäte tulevalle vuodelle tasan nolla euroa. Millä tavoin hallitus edistää tätä asiaa, jos rahoitusta ei ole? Palvelut, yritykset, maaseutualueet ja esimerkiksi tulevaisuuden liikenne tarvitsevat toimivia ja kattavia valokuituyhteyksiä. Niin ikään myös mobiiliyhteydet vaativat valokuituverkkoa.

Arvoisa herra puhemies! Hallitukselta näkisin mielelläni toimia myös yksityistielain uudistuksen tuomiin ongelmiin puuttumiseksi. Uudistuksen myötä tiekunnattomat tiet eivät enää välttämättä saa esimerkiksi talviaurausavustuksia kunnilta. Sinänsä on positiivista, että hallitus rahallisesti panostaa yksityisteihin peräti 20 miljoonaa, mutta onko se riittävästi? Naapurimaahamme Ruotsiin verrattaessa summa on varsin vaatimaton. Yksityisteillä ei sijaitse pelkästään asuinkiinteistöjä vaan myös merkittävä määrä, yli 30 000 yritystä. Lakiuudistuksen myötä byrokratia vaikuttaa lisääntyneen ja näiden teiden varsille rakentaminen hankaloituneen merkittävästi, ja siihen kaipaisin hallitukselta korjausliikettä.

23.41 Riikka Purra ps: Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa todetaan, että hallitus säättää lain, joka mahdollistaa kaupunkiseutujen liikenteen hallintaan tähtäävien tiemaksujen käyttöönoton. Tämä liittyy hallitusohjelman osioon Kestävän kehityksen verouudistus, jossa käsitellään erityisesti ilmastopolitiikkaa. Tätä tiemaksuasiaa pidettiin erittäin paljon esillä jo ennen hallitusohjelman julkaisua, ja etenkin tänne Uudellemaalle suunniteltavat maksut esitettiin osana hallituksen ilmastopolitiikkaa ja yhtenä erityisesti vihreiden tär-

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

keimpänä tavoitteena. Toisaalta myös keskusta kannatti maksuja tänne metropolialueelle, kurjille kaupunkilaisille. Selvitysten mukaan tämä maksu voisi olla Helsingin kanta-kaupungissa asuvilla jopa 1 000 euroa vuodessa ja muualla pääkaupunkiseudulla ja liepeillä useita satoja euroja vuodessa. On selvää, että erityisesti Helsingin seudun kehyskunnista tännepäin töihin tulevien kohdalla tämä maksu vaikeuttaisi ylipäättänsä elämää, laskisi merkittävästi käytettävissä olevia tuloja ja sitä myötä ostovoimaa. Sieltähän julkista liikennettäkin ei ole sillä lailla tarjolla.

Joitakin viikkoja sitten silloinen pääministeri Rinne kuitenkin mainitsi Helsingin Sanomien haastattelussa, että hän ei itse oikein perusta näistä tiemaksuista. Siis silloinen pääministeri sanoi, että ei perusta tiemaksuista, jotka on mainittu hallituksen ohjelmassa. Olen myös muualta kuullut, että nämä tiemaksut eivät enää olisikaan hallituksen listalla kovin korkealla ja että ne eivät ensinnäkään olisi enää varsinaisesti ilmastopoliittinen toimi vaan nimenomaan vain ruuhkia lievittävä keino. Haluaisin tähän vastauksen — ehkä joku hallituspuolueen edustaja voi sanoa, mitä näille tiemaksuille nyt on tapahtunut. Etenevätkö ne täällä Uudellamaalla tai jossain muualla, vai eivät ne etene? Täällä pääkaupunkiseudun kehyskunnissa ja liepeillähän suurin osa kansanedustajistakin vastustaa niitä.

23.43 Anna-Kaisa Ikonen kok: Arvoisa puhemies! Pyysin tätä puheenvuoroa alun perin päivällä kysyäkseni ministeriltä, onko nopeiden raideyhteyksien valmistelu edennyt riittäväällä nopeudella, jotta myös päärata ehtii alkuvuonna päättyvään EU-rahoituksen hakuun. Me olemme lukuisia kertoja täällä edellyttäneet hallitukselta ja edelliseltä liikenneministeriltä kiirehtimistä asiassa, mutta ainakin itselleni on nyt herännyt vakava huoli siitä, että asiaa ei ole edistetty riittävän systemaattisesti ja tavoitteellisesti. Toivon uuden liikenneministerin nyt ottavan asiaan uuden, tarmokkaan otteen, ettei ovi sulkeudu edessämme. Me puhumme merkittävistä EU-tuen määristä, ja aika on loppumassa.

Samalla haluan kiittää hallitusta korjausvelan lyhentämisestä. Siihen on tässä budjetissa hyviä summia laitettu. Talousarviossa on mukana monia hyviä raide- ja maantieyhteyksiä. Paljon tarpeita jää silti edelleen odottamaan vuoroaan. Pirkanmaalla muun muassa valtatiet 3, 9 ja 12 odottavat kipeästi toimia. Tein talousarvioaloitteen myös Tampereella olevan Vaitinaron risteysalueen pullonkaulan purkamisesta. On hyvä, että siihen ollaan nyt saamassa väliaikaista helpotusta lisäkaistalla, ja odotan, että MAL-sopimuksen yhteydessä voidaan sopia risteysalueen laajemmista järjestelyistä.

12-vuotisen valtakunnallisen liikennejärjestelmän uudistamisen ohjausryhmämme on käynnistänyt työnsä, ja odotan, että pääsemme ensi vuonna konkreettisesti viemään kokonaan liikennejärjestelmän kehitystyötä eteenpäin parlamentaarisesti ja pitkäjänteisesti.

23.45 Janne Heikkinen kok: Arvoisa puhemies! Nykyisten hallituspuolueiden vaalipuheet nopeiden raideyhteyksien käynnistämisestä uhkaavat tussahtaa. Riittäviä määrärahoja ei ole varattu, vaikka Marinin hallitus myy usean miljardin edestä valtion omaisuutta — siis sitä omaisuutta, jota myös vasemmistoliitto on nyt mukana yksityistämässä. Kokoomus käyttäisi näitä varoja aitoihin tulevaisuusinvestointeihin ja iskisi lapiot maahan välittömästi niillä rataosuuksilla, joiden suunnitelmat ovat jo valmiit. Miljardipanostukset raitteisiin ja väylähankkeisiin kertovat siitä, että meidän kunnianhimon taso on hallitusta huomattavasti korkeampi. Kokoomus ylettäisi muun muassa pääradan suunnittelun pohjoiseen aina Ouluun ja Tornioon asti. Hallituksen listalla pääradan nopea yhteys päättyy Tam-

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

pereelle. Tällä voi olla merkittäviä vaikutuksia EU-tukien hakemiselle pääradan kehityshankkeessa.

Arvoisa puhemies! Pääradalla on lukuisia pullonkauloja. Yksi keskeisin niistä on Liminka—Oulu-välillä oleva kaksoisraiteen puute, joka heikentää raiteiden kapasiteettia junaliikenteelle ja estää Oulun seudun lähijunaliikenteen. Ilmastoystävällinen lähijunaliikenne olisi ennen kaikkea ympäristöteko. Olen tämän merkittävän pullonkaulan purkamiseksi tehnyt talousarvioaloitteen Liminka—Oulu-kaksoisraiteen rakentamiseksi, ja nyt vetoanakin siihen, että hallituspuolueiden pohjoispohjalaiset edustajat saisivat tämän asian korjattua.

23.46 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Edustaja Purralle: Hallitusohjelmaahan ei ole muutettu, ja siellähän on maininta siitä, että käynnistetään kestävä liikenteen vero- ja maksu-uudistus. Siihenhän liittyy myös näiden maksujen pohdiskelu. Se työ on tietysti kokonaisuudessaan käynnissä, ja linjauksiahan ei miltään osin ole vielä laitettu liikkeelle.

On äärimmäisen hienoa, että Marinin hallitus on nostanut nyt liikennepolitiikan hallitusohjelmassa tärkeään rooliin, niin Suomen kasvun, saavutettavuuden kuin ilmastotavoitteidenkin näkökulmasta. On tärkeää huolehtia Suomen elinkeinopolitiikan näkökulmasta maamme kilpailukyvyistä, ja siinä logistiikka ja väylät, niin raide-, vesi- kuin maantieverkon välityskyky ja kunto, ovat aivan avainasemassa. Iloinen tietysti täytyy olla, että sitä korjausvelkaa nyt sitten pikkuhiljaa ruvetaan kirmään kiinni, ja yli 300 miljoonan euron lisärahoitus perusväylänpitoon ensi vuodelle on oikeansuuntainen toimenpide, samoin kuin talvihoitoluokitusten nosto sekä kevyen liikenteen ja liikenneturvallisuushankkeiden lisärahoitus. Korjausvelan kiinni kuromista onkin tärkeää jatkaa koko hallituskausi, niin kuin hallitusohjelmaan on kirjoitettu.

Liikennehoidusta jos katsoo pitkällä aikavälillä, 2004—2019, niin kolme maakuntaa ovat erityisesti jääneet jälkeen: Pohjois-Karjala, Pohjois-Savo ja Kainuu. Onkin nyt tärkeää, että niin alueellisesti kuin Suomen sisällä pystyttäisiin Itä-Suomen asemaa myös liikennepolitiikassa parantamaan, ja on hienoa, että ensimmäisessä lisätalousarviossaan kesäkuussa hallitus huomioi omalta osaltaan myös Itä-Suomen liikennetarpeita. Itä-Suomi on ehdottomasti saatava tasavertaiseen asemaan muun Suomen kanssa niin matkanopeuksissa kuin liikenneinfran kunnossa. Nyt onkin saatava käynnistyneessä parlamentaarisessa liikennejärjestelmätyössä myös itäradan ja Savon radan hankkeet liikkeelle, jotta olisimme edes jollain tavalla samalla viivalla muun Suomen kanssa. Hyvä esimerkki matkanopeudesta: tällä hetkellä päärataa pitkin Seinäjoelle mennään 2 tuntia 50 minuuttia mutta Kuopioon ja Joensuuhun 4 tuntia 15 minuuttia — viime viikonloppuna junat olivat kaksi ja puoli tuntia myöhässä raideongelmien takia.

Viime hallituskaudella myös poikittaisliikennettä ja velvoiteostoliikennettä ravisteltiin kovasti, ja tietysti samoja keskusteluja on käyty VR:n taholla nytenkin, mutta niistä on sitten neuvottelemalla päästy yhteisymmärrykseen, ja on äärimmäisen tärkeää, että operaattorin, VR:n, kanssa vuoropuhelu toimii. Mutta hekin tarvitsevat resursseja, jotta pystyvät välityskykynsä mukaan aikatauluja järjestämään myös poikittaisliikenteen osalta.

On äärimmäisen tärkeää ja hienoa, että hallitus panostaa pitkän aikavälin liikennesuunnitteluun parlamentaarisen liikennejärjestelmätyön kautta, jolle työlle on aika suuret odotukset niin tie-, raide- kuin tärkeän vesiliikenteenkin kehittämisen osalta, jossa ensimmäisenä ja tärkeimpänä ovat tietysti toimenpiteet Saimaan kanavan osalta.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

On myös hyvä, että liikenneministerinä ollessaan Sanna Marin otti päin mäntyä meneen taksilain uudistuksen uudelleen valmisteluun. Kaikkia virheitä ei varmaan ministeri Bernerin jäljiltä pystytty paikkaamaan, mutta taksiliikenteen palvelu ja luotettavuus on palautettava niin täällä kaupungeissa kuin maaseudulla.

Tärkeää on myös, että liikenteen kokonaisverotuksen uudistus ja arviointi lähtevät käyntiin, jotta hallitusohjelman ilmastotavoitteet saavutettaisiin ja alueellinen tasapaino löytyisi ja jotta olisimme koko Suomi samalla viivalla elinkeinoelämän ja liikkumisen näkökulmasta.

Suunta on oikea liikennepolitiikassa, ja se käynnistyy jo talousarvion 2020 rahalisäyksissä ja hallitusohjelman toteutuessa.

23.52 Pasi Kivisaari kesk: Arvoisa puhemies! Edustaja Eskelinen toi omassa, hyvässä puheenvuorossaan esiin huolta raideliikenneyhteysistä Itä-Suomeen. En tässä kohtaa malta olla myöskään mainitsematta, että esimerkiksi Seinäjoki—Tampere-välillä, jossa on 2,7 miljoonaa matkustajaa vuodessa, on puolet enemmän matkustajamäärissä mitä esimerkiksi tunnin junassa Helsinki—Turku-välillä. Eli totta kai raideliikenneyhteysissä ovat merkityksellisiä myöskin nämä matkustajamäärät.

Arvoisa puhemies! Suomi on ja tulee olemaan pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maa. Esimerkiksi oman auton käyttäminen on monille jatkossakin välttämätöntä. Suomen kilpailukyvyyn edistäminen, ilmastonmuutoksen torjunta sekä alueiden elinvoima ja saavutettavuus edellyttävät toimivia liikenneyhteyksiä, kunnossa olevia liikenneväyliä sekä nopeita laajakaistayhteyksiä koko maassa. Suomea on kehitettävä tasa-arvoisesti ja ihmisiä kuunnellen. Tiet niin syrjäkylille kuin kaupungin keskustaan ovat yhtä lailla kehittämisen arvoisia.

Liikenteen päästöjen vähentämisessä on edettävä suunnitelmallisesti, määrätietoisesti, vaihteittain ja myös maltilla. Ilmasto ei pelastu sillä, että autoilusta tehdään vain koko ajan kalliimpaa. Mikään yksittäinen keino ei riitä, vaan tarvitaan useita ratkaisuja. Myöskään yksi vaalikausi ei riitä ratkaisemaan maailmanlaajuisista ilmastohaastetta, siksi Suomeen tarvitaan yli vaalikausien ulottuva, parlamentaarisesti sovittu ohjelma. Fossiilisista polttoaineista on siirryttävä uusiutuvaan energiaan, haluamme siis yhä enemmän uusiutuvaa tankkiin. Se on mahdollista polttoaineiden jakeluvaihtoehtojen, liikenteen sähköistymisen sekä tehokkaamman julkisen liikenteen avulla. Nopeat rautatieyhteydet ympäri Suomen luovat raideliikenteestä yhä vetovoimaisemman vaihtoehdon yksityisautoilulle ja laajentavat suomalaisten työssäkäyntimahdollisuuksia.

Puhemies! Tahdon myös kiittää Etelä-Pohjanmaalle kohdistuvista liikennehankkeista, otamme ne kiitollisuudella vastaan. Vielä tulevien vuosien rahoituksen varaan jää esimerkiksi Etelä-Pohjanmaan valtasuoni, pääväyläverkostoon kuuluva valtatie 19, joka on valtavan ylikuormittunut. Tien varrella on esimerkiksi Atria Oyj:n pääkonttori tuhansine työntekijöineen ja jatkuvaa raskaan liikenteen kuljetusta. Tämä haittaa merkittävästi elinkeinoelämän edellytyksiä ketterään ja ajallisesti toimivaan yritystoimintaan.

Puhemies! Myös Finavian lentoasemaverkoston ulkopuolisten lentoasemien merkitys on aluetalouden ja saavutettavuuden näkökulmasta merkittävä. Seinäjoen lentokenttä on vahva alueellinen toimija, jonka olemassaolo pelastaa ihmishenkiä — siellä on siis lukuisasti viranomais-toimintaa — ja mahdollistaa kansainvälisen yritystoiminnan edellytykset laajasti läntisessä Suomessa. Valtion tahtotila näiden elintärkeiden maakuntakenttien suhteen on hiukan epäselvä.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Puhemies! On selvää, että tämä hallitus on lähtenyt kuitenkin voimallisesti ja ryhdikkäästi toimimaan paremman, turvallisemman ja nopeamman liikenne- ja viestintäverkon luomisessa. Hallituksen katse ulottuu koko Suomeen. Viime vaalikaudella keskustan johdolla saatiin uutta, tulevaisuuteen katsovaa ryhtiä liikenne- ja tietoliikennepolitiikkaan. Se oli itse asiassa niin hyvää ja niin tehokasta, että nykyinen hallitusohjelmakin jatkaa samoilla linjoilla.

23.57 Ari Koponen ps: Arvoisa herra puhemies! Edustaja Purra ottikin jo aikaisemmin esiin nämä ruuhkamaksut. Tosiaan, ruuhkamaksut tai vastaavan maksun käyttöönotto tässä tilanteessa heikentää työnteon kannattavuutta sekä lisää tosiasiallista verorasitusta kansalaisille. Pian kehyskunnissa asuminen on enää harvan oikeus ja mahdollisuus. Tämä maksu rokottaisi myös suhteessa eniten pienituloisia. Juuri heitäkö hallitus haluaa rangaista?

23.58 Hanna Holopainen vihr: Arvoisa puhemies! Myös minä kannan huolta Itä- ja Kaakkois-Suomen saavutettavuudesta. Toimivat yhteydet ovat tärkeitä alueen elinvoimalle. Ratahankkeiden osalta on välttämätöntä, että myös itäisen yhteyden parantaminen etenee ripeästi. On välttämätöntä sekä valmistella uutta, nopeampaa ratayhteyttä että myös tehdä korjauksia nykyisellä rataverkolla Savon ja Karjalan radalla. Nykyisellään juuri tämä itäinen yhteys on äärimmäisen kuormitettu ja sen vuoksi myös erittäin häiriöherkkä — tämänkin päivän sään vuoksi on häiriöitä tullut.

Raiteiden lisäksi myös Saimaan kanavan kehittäminen on tärkeää. Etelä-Karjalan maakuntaliitto ja Itä-Suomen neuvottelukunta ovat ottaneet kantaa Saimaan kanavan kehittämiseen. Saimaan kanava on tärkeä osa koko Saimaan vesiliikenneverkostoa. Vesiliikenteen edistäminen on tärkeää sekä Itä-Suomen vientiyritysten tarpeiden, Saimaan matkailun että ilmaston ja ympäristön näkökulmasta. Mitä enemmän kuljetuksia saadaan siirrettyä pois kumipyöriltä, sen parempi.

Saimaan kanavan osalta sulkujen pidentäminen mahdollistaisi nykyistä suurempien alusten liikennöimisen Saimaalla. Samalla olisi mahdollista pidentää myös liikennöintikautta, kun alukset olisivat paremmin jäätä kestäviä. Tällä hankkeella on kiire, koska kanavaliikenteeseen tällä hetkellä soveltuvien alusten saatavuus on vähenemässä nopeasti. Ja olisi tärkeää, että kehittämishanke pääsisi käyntiin mahdollisimman pian. Saimaan alueen maakuntaliitot ovat ehdottaneet, että hanke toteutettaisiin esimerkiksi elinkaarimallilla, jolloin se jakautuisi budjetin osalta useammalle vuodelle. Olisikin nyt erittäin tärkeää, että mahdollisimman nopeasti tehtäisiin kokonaisharkinta Saimaan kanavan kehittämishankkeen osalta ja se pääsisi käyntiin.

0.00 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Täällä erinäisissä puheenvuoroissa — edustaja Holopainen viimeksi — kiinnitettiin huomiota erittäin tärkeään asiaan, nimittäin Saimaan kanavan kokonaisremonttiin.

Saimaan kanava alkaa tulla elinikänsä päähän, ja olennaisinta tässä remonttitarpeessa on se, että aluskalusto, joka merillä liikkuu, on tänä päivänä kooltaan sellaista, että uudet alukset eivät Saimaan kanavaan enää mahdu. Näin ollen on tehtävä kokonaisvaltainen remontti ja pidennettävä sulkuja ja uusittava sulkuportit Saimaan kanavassa siten, että moderni laivakalusto sinne jatkossa mahtuu. Jos näin ei toimita, käy niin, että liikenne, vienti- ja tuon-

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

tiliikenne, Saimaan kanavalla päättyy silloin, kun nyt käytössä olevat, vielä pienemmät laivat poistuvat käytöstä niiden käyttöiän loppuessa.

Kyse on alle sadan miljoonan euron hankkeesta, ja se tekemällä voidaan varmistaa vienti- ja tuontiliikenteen toiminta vesiteitse jatkossakin. Vertailun vuoksi: mikäli liikenne Saimaan kanavalla loppuu, vastaa se nykyisillä tuonti- ja vientivolyymeilla noin 90 000 rekka-auton vuosittaista liikennettä Suomen teillä. Näin ollen myös ilmastotavoitteiden kannalta on kriittisen tärkeää, että tämä Saimaan kanavan parannustyö tehdään ja että liikenne siellä jatkuu, jottei teiden tukkeeksi tule suurta määrää kuorma-autoja. Ja näin ollen ei myöskään tule tätä hiilidioksidikuormaa, jonka tällainen kuorma-automäärän lisääntyminen aiheuttaisi. Toivon, että hallitus vie tätä asiaa määrätietoisesti eteenpäin. Tämähän ei nyt ole ensi vuoden talousarviossa, mutta otettakoon se käsittelyyn pikimmiten ja tehtäköön linjaukset Saimaan kanavan kokonaisremontista siten, että töihin päästäisiin mahdollisimman nopeasti ja remontti saataisiin käyntiin jopa vuonna 21, ja siten, että se olisi valmis vuonna 22.

0.02 Janne Heikkinen kok: Arvoisa puhemies! Sellainen yksityiskohta, joka ansaitsee tulla tässä keskustelussa myös mainituksi, on se, että eduskunnan tarkastusvaliokunta tilasi asiantuntijaselvityksen, jossa asuntopolitiikan osalta suositellaan, että Valtion asuntorahaston likvidien varojen ohjaamista suunnattaisiin kaupunkirakennetta kehittävien ja asumista edistävien liikennehankkeiden rahoittamiseen.

Kun tässä päivällä aikaisemmin edustaja Pitko, joka harmi kyllä ei ole täällä nyt paikalla, tivasi sitä, mistä rahat tähän Oulu—Liminka-kaksoisraiteen rakentamiseen, niin on nyt sitten syytä tässä tuoda myös se ilmi, että kokoomus edistäisi asumista ja liikennettä tukevia paikallisia hankkeita ja toteuttaisi tällaisen Koko Suomi kuntoon -paketin, johon olemme varanneet meidän vaihtoehtobudjetissamme 511 miljoonaa euroa. Tämän meidän vaihtoehtomme ideana on se, että valtio osallistuu sellaisten kaupunkien ja kuntien hankkeiden rahoitukseen, jotka tukevat kestäväää liikkumista ja uutta asuntorakentamista. Toivon tietysti, että hallitus huomiseen mennessä löytää rahat myös tähän Pohjois-Suomelle tärkeään ja pääradalle tärkeään hankkeeseen.

0.04 Jukka Kopra kok: Arvoisa herra puhemies! Täällä on pitkin talousarviokeskustelua puhuttu paljon näistä ratahankkeista, mutta eräs merkittävä hanke, joka on kuitenkin helposti toteutettavissa, on jäänyt täysin unholaan. Tarkoitan Suomen ja Venäjän välisellä rajalla sijaitsevaa Imatran rautatieyhteyttä. Sen kansainvälistämistä siten, että se olisi ympärivuorokautisesti auki, on valmisteltu pitkään, mutta pienistä teknisistä syistä sekä sopimuksen puuttumisesta johtuen tätä avaamista ei olla voitu vielä tehdä. Toivoisin, että hallitus ryhtyisi ripeästi toimiin tämän asian suhteen. Tässä voidaan pienillä teoilla saada aikaan suuri vaikutus.

Meillä on Venäjän kanssa sovittu rautatieliikenteen järjestämisestä siten, että pyrimme molemmat maat siihen, että henkilöliikenne kulkisi nykyistä reittiä, Luumäki—Vainikkala—Pietari-reittiä, ja sitten tavaraliikenne eli tuonti- ja vientiliikenne pantaisiin kulkemaan täältä Imatran rautatieyhteyden kautta. Olisi erittäin hyvä, jos tämä saataisiin aikaiseksi. Näin voitaisiin lisätä henkilöliikenteen määrää tällä eteläisemmällä radalla ja sitten saada tehokas tavaraliikennöinti tälle pohjoisemmalle rautatiereitille.

Underpunkt i budgeten PR 85/2019 rd

Kysymys ei varsinaisesti ole rahasta vaan vaivasta. Pienellä investoinnilla ja sopimuskanteolla Venäjän kanssa tämä asia saataisiin nopeastikin kuntoon. Tässä suhteessa tässä asiassa liikenneministeri ja hallitus ovat nyt avainroolissa, ja tähän toimeen tulisi ryhtyä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Vielä edustaja Heikkinen.

0.06 Janne Heikkinen kok: Arvoisa puhemies! Tulen Kempeleestä, kehyskunnasta Oulun läheltä, ja olen omassa arjessani nähnyt sen, mitenkä auto on välttämättömyyshyödyke. Ehkä juuri siksi edustaja Purran puheenvuoro tiemaksuista lämmitti sydäntäni, koska on häikäilemätöntä, miten Suomessa on jo pitkään tehty liikennepolitiikkaa siitä näkökulmasta, että autoilijat ovat aina verokarhulle mieluinen kohde. Ehkä juuri siitäkin syystä, että autoilu on välttämättömyys, verottajakin näkee sen ikään kuin ikiliikkujana, jota on helppo aina rangaista uusilla verotuksen muodoilla.

Vastustan kyllä henkeen ja vereen tätä tiemaksuajattelua. Olen nähnyt kehyskunnassa pitkään asuneena sen, että myyntiedustajien, omaishoitajien tai sellaisten ammattikuntien työmaailmassa, jotka joutuvat päivittäin kuljettamaan isoja, raskaita työvälineitä, ei kyllä joukkoliikenne tule mitenkään vaihtoehdoksi.

Tiemaksuja aika usein kuulee perusteltavan ilmastosyillä, mutta jos me haluamme aidosti vähentää päästöjä, siihen kyllä löytyy muitakin keinoja kuin suomalaisen liikenteen rankaiseminen, joka on jo tällä hetkellä verotuksen näkökulmasta aivan tapissaan. Jos autoilua kohtaan jotain veromuutoksia tehdään, niin silloin autoilun kokonaisveroastetta pitää kyllä laskea.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten och avbröt behandlingen av huvudtiteln.