

## Täysistunto

Tiistai 17.11.2015 klo 14.00—20.14

### 3. Välikysymys hallituksen liikennepolitiikan tavoitteiden vaikutuksista kansalaisille ja alueelliselle saavutettavuudelle

Välikysymys VK 3/2015 vp

*Ainoa käsittely*

**Puhemies Maria Lohela:** Ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 3. asia. Nyt annetaan vastaus edustaja Katja Taimelan ynnä muiden välikysymykseen hallituksen liikennepolitiikan tavoitteiden vaikutuksista kansalaisille ja alueelliselle saavutettavuudelle. Valtioneuvoston vastauksen jälkeen käydään keskustelu välikysymyksen johdosta. Keskustelun ensimmäisen puheenvuoron käyttää edustaja Katja Taimela. Sen jälkeen keskustelussa on nopeatahtinen osuus, jolloin ryhmäpuheenvuorot saavat kestää enintään 5 minuuttia ja muut etukäteen varatut puheenvuorot enintään 5 minuuttia. Puhemiesneuvosto suosittaa, että nopeatahtisen keskusteluosuuden jälkeenkin pidettävät puheenvuorot kestävät enintään 5 minuuttia.

Puheenvuorot aloittaa ministeri Berner, olkaa hyvä.

*Keskustelu*

**14.06 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Henkilöjunaliikenne jakautuu Suomessa sopimustyyppien mukaan erilaisiin liikennekokonaisuuksiin. Ensinnäkin liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välillä on voimassa henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskeva käyttöoikeussopimus. Yksinoikeussopimuksella ministeriö on asettanut VR:lle rautateiden henkilöliikennettä koskevan julkisen palvelun velvoitteen. Sen vastineena ministeriö on myöntänyt VR:lle yksinoikeuden rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen sopimuksessa yksilöidyllä rataverkolla.

Yksinoikeussopimus koskee sekä VR:lle myönnettyä yksinoikeutta rautateiden henkilöjunaliikenteen harjoittamiseen, eli niin sanottua markkinaehtoista liikennettä, että tämän yksinoikeuden vastineeksi asetettua julkisen palvelun velvoitteen alaista liikennettä eli niin sanottua velvoiteliikennettä. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö hankkii VR:ltä niin sanottua ostoliikennettä. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä puolestaan hankkii VR:ltä omalle alueelleen niin sanottua lähijunaliikennettä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR julkaisivat syyskuussa ehdotuksensa ostojunaliikenteen leikkauksista. Ehdotuksessa pyrittiin kohdentamaan hallitusohjelman mukaiset leikkaukset joukkoliikenteen ostoihin käytettävissä olevaan määrärahaan siten, että asiakkaiden palvelutaso heikkenisi mahdollisimman vähän. Jo tässä vaiheessa on ilmennyt, että markkinaehtoista linja-autoliikennettä harjoittavat yritykset ovat osoittaneet olevansa toimintakuntoisia ja joustavia tarttumalla aktiivisesti mahdollisuuteen tuottaa korvaavia liikennepalveluita yhteysväleille, joilla junaliikenne lakkaa tai vähenee ensi keväänä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Helsingin ja Karjaan välillä liikennöivän Y-junan lopettaminen vaikuttaa etenkin siuntolaisiin ja inkoolaisiin työ- ja opiskelumatkalaisiin. Ratkaisua etsitään yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Käsittelyssä on ratkaisu, jossa raideliikenteen toimivaltaisena viranomaisena toimiva liikenne- ja viestintäministeriö valtuuttaisi Helsingin seudun liikenne-kuntayhtymän ja Siuntion kunnan hankkimaan junaliikennettä Helsingin ja Karjaan välille.

Tampereen ja Keuruun välille on haettu yhtä linja-autoliikenteen reittiliikennelupaa, jolla liikennöidään kolme päivittäistä vuoroparia ja joka siten korvaa valtaosan lakkautettavasta junaliikenteestä.

Jyväskylä—Haapamäki—Seinäjoki-välille on haettu kahta reittiliikennelupaa, joilla saadaan lakkautettava junaliikenne korvattua. Palvelutaso näyttää paikka paikoin jopa paranevan näillä seuduilla.

Joensuun ja Nurmeksen välille on haettu reittiliikennettä, joka korvaa hyvin lakkaavat junavuorot.

Myös Joensuun ja Pieksämäen sekä Joensuun ja Helsingin välille on kumpaankin haettu yhtä reittiliikennelupaa, jotka korvaavat aiemmin Pieksämäen ja Joensuun välillä liikennöidyn junayhteyden.

Kajaanin ja Oulun välille on haettu reittiliikennelupaa, joka korvaa väliltä poistuvan yhden junavuoron.

Vaikka linja-autoliikenteen kasvihuonekaasupäästöt ovat yleisesti ottaen junaliikenteen päästöjä suuremmat, on huomattava, että eri joukkoliikennemuotoja ei myöskään kasvihuonekaasupäästöjä vertailtaessa tulisi asettaa toisiaan vastaan, vaan verrata päästöjä henkilöautojen päästöihin. Kuten Osmo Soininvaara kirjoittaa blogissaan, linja-automatkustamisen päästöt matkustajaa kohden vähentyvät silloin, kun linja-autot ajetaan täysinä, mikä on tavoite markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä.

Junaliikenteen ostosopimuksesta sovitaan VR:n kanssa hallituksen budjettiesityksen mukaisten määrärahojen puitteissa. Kuten jo totesin, ostoliikenteen supistuessa lakkautusuhan alle joutuville yhteysväleille on etsitty korvaavia ratkaisuja markkinaehtoisesta linja-autoliikenteestä. Sitä täydennetään väliaikaisesti junaliikenteen velvoiteratkaisuilla vuoden 2016 loppuun saakka niillä yhteysväleillä, joilla junaliikennettä ei muuten synny. Joka tapauksessa raideliikenteen säilymisen edellytykset tullaan turvaamaan kaikilla yhteysväleillä siihen asti, kunnes henkilöjunaliikenne on avattu kilpailulle. Ratkaisujen yksityiskohdat tarkentuvat myöhemmin.

Voimassa olevan yksinoikeussopimuksen mukaan yksinoikeuden vastineena liikennöitävän velvoiteliikenteen kustannukset saavat olla VR:lle enintään 20 miljoonaa euroa vuodessa. Tällä hetkellä velvoiteliikenteen vuosittaiset kustannukset ovat noin 15 miljoonaa euroa. Sen vuoksi on mahdollista lisätä velvoiteliikennettä noin 5 miljoonan euron arvosta niille yhteysväleille, joilta ostoliikenne on esitetty lopetettavaksi kokonaan. Sen sijaan ostoliikenteen ja velvoiteliikenteen vuorovälien harvennukset toteutetaan suunnitellusti.

Markkinaehtoinen, reittiliikenneluvalla ilman julkista tukea harjoitettava linja-autoliikenne ei aiheuta lisäkustannuksia valtiolle. Lisäkustannuksia ei aiheudu myöskään junaliikenteen velvoiteratkaisuista.

Arvoisa puhemies! Käynnissä oleva rautatieliikenteen tarjonnan supistuminen osoittaa, että kotimainen yksinoikeuteen perustuva järjestelmä ei ole kilpailukykyinen muiden joukkoliikennemuotojen kanssa. Rautatieliikenteen kilpailukyvyyn ja asiakaslähtöisyyden parantaminen edellyttävät, että henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamista kiirehditään. Rai-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

deliikenteen sääntelyn tarkastelu onkin jo hallitusohjelmaa valmisteltaessa tunnistettu tärkeäksi osaksi kuljetuslainsäädännön kokonaisuudistusta.

Useiden Euroopan maiden kokemukset osoittavat, että kilpailun avaaminen on parantanut rautatieliikenteen palvelua asiakkaan kannalta, mikä on johtanut myös matkustajamäärien selkeään kasvuun. Esimerkiksi Ruotsissa kilpailu on kasvaneiden liikennemäärien lisäksi tuonut mukanaan myös uusia palvelukonsepteja. Siellä uudistus on ollut onnistunut ennen kaikkea asiakasnäkökulmasta. Lisäksi kilpailun avaaminen on tuonut yhteiskunnalle kustannussäästöjä, kun julkisen rahoituksen tarve on laskenut keskimäärin 10—30 prosenttia.

On tuotu esiin, että Suomessa kilpailun avaamisen hyödyt ovat saavutettavissa vain, jos ratainfrastruktuuriin tehdään liikennemäärien kasvun mahdollistavia, mittavia lisäinvestointeja. Investointien merkityksestä voidaan kotimaan esimerkkinä tarkastella rataosuutta Seinäjoki—Oulu, johon oppositiokin välikysymyksessään viittaa. Valtio on tehnyt kyseisellä rataosuudella merkittäviä infrastruktuuripanostuksia, mutta tehdyistä investoinneista huolimatta liikennetarjontaa joudutaan rataosuudella supistamaan. Tämä osoittaa äärimmäisen havainnollisesti sen, että liikennöinti ei lisäännä eikä asiakkaille voida tarjota saatavuudeltaan ja hinta—laatu-suhteeltaan parempia palveluita yksinomaan rataverkkoon investoimalla. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, etteikö hallitus pitäisi rataverkon liikennöitävyyttä ja kuntoa tärkeänä asiana. Hallitus panostaa liikenneverkon korjausvelan vähentämiseen hallituskauden aikana 600 miljoonaa euroa, josta osa kohdistetaan rataverkkoon.

Hallitus on ottanut tavoitteeksi, että liikenne- ja viestintäministeriön toimivaltaan kuuluvan liikenteen osalta kilpailun avaamisen edellytykset ovat olemassa keväällä 2016. Kyse on siis kilpailun avaamisen edellytysten varmistamisesta — ei siitä, että uudet toimijat tosiasiallisesti aloittaisivat toimintansa jo ensi keväänä. Vaikka markkinoille pyritään saamaan uusia toimijoita mahdollisimman nopealla aikataululla, on todennäköistä, että uusia rautatieyrityksiä tulee markkinoille vasta vuoden 2017 aikana. Sitä suuremmalla syyllä kilpailun mahdollistavat toimenpiteet on aloitettava heti. Meillä ei ole varaa odottaa kilpailun avaamisesta saavutettavia hyötyjä.

Arvoisa puhemies! Toisin kuin oppositio virheellisesti väittää, ei rautatiekilpailun avaaminen edellytä muutoksia voimassa olevaan lainsäädäntöön. Sen sijaan onnistuminen edellyttää, että pystymme luomaan markkinoille luottamuksen siihen, että kilpailun vapauttaminen on aitoa eikä uusia operaattoreita syrjitä. Lisäksi kilpailun avaaminen edellyttää liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n välisen yksinoikeussopimuksen neuvottelemista uudelleen. Tähän liittyvät ratkaisut ovat toteutettavissa kevääseen 2016 mennessä.

Ympäristössä, jossa toimii enemmän kuin yksi rautatieoperaattori, myös kaikkien liikennöintiin liittyvien palveluiden, kuten matkustaja-asemien, terminaalien ja huoltotilojen, tulee olla toimijoiden käytettävissä kilpailuneutraalisti ja samoin ehdoin. Jo nykylain-säädäntö takaa sen, että kyseisiä palveluita on tarjottava syrjimättömin ehdoin kaikille liikennöitsijöille.

Sen välttämiseksi, että liikennöitsijät kilpailun avauduttua valikoivat vain kannattavimpia reittejä, voidaan tarkastella mallia, jossa yhdistetään markkinaehtoisesti kannattavia ja kannattamattomia rataosuuksia ja kilpailutetaan ne kokonaisuuksina.

Arvoisa puhemies! Hallitus on päättänyt toteuttaa liikennekaarihankkeen, jossa kootaan yhteen ja yhdenmukaistetaan liikennemuodoittain pirstaloitunutta lainsäädäntöä.

Sääntelyn uudistaminen ja purkaminen on toteutettava niin, ettei turvallisuutta ja ympäristöä vaaranneta. On varmistettava, että viranomaisilla on keinot puuttua tilanteeseen, jos

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

markkinoiden vapautumisesta ja uusista innovaatioista näyttäisi muodostuvan ei-toivottuja vaikutuksia, kuten uhka liikennejärjestelmän turvallisuudelle tai kestävyydelle.

Koska Suomi on harvaan asuttu pitkien etäisyyksien maa, on odotettavissa, että kaikialle markkinaehtoisia palveluja ei synny tai niitä syntyy vain vähän. Palveluiden saatavuus on turvattava siten, että kansalaisten yhdenvertaisuus ja alueellinen tasapuolisuus turvataan. Tasapainoiseen lopputulokseen päästään määrittämällä liikennejärjestelmän asiakkaalle vähimmäispalvelutaso.

Liikennekaari on vaikutuksiltaan ja laajuudeltaan merkittävä lainsäädäntöhanke, joka on valmisteltava huolellisesti. Se on tarkoitus toteuttaa kolmessa vaiheessa kahden vuoden aikana. Ensimmäisessä vaiheessa liikennekaareen kootaan ja mahdollisuuksien mukaan yhtenäistetään erityisesti maaliikenteen erillisistä substanssilaeista liikennemarkkinoita ja -palveluja koskevat säädökset.

Liikennekaarihankkeessa tullaan tarkastelemaan kaikkia liikennemuotoja. Tämä tarkoittaa esimerkiksi myös opposition kysymyksessään esiin nostaman taksiliikenteen tarkastelua. Taksiliikenteen osalta tavoitteena on varmistaa asiakkaan saaman palvelun laadun ja turvallisuuden kannalta välttämätön sääntely. Keskustelua on tarpeen käydä siitä, ovatko määrälliset rajoitukset edelleen tarpeellisia ja ovatko taksiliikenteen harjoittamiseen liitetyt velvollisuudet liian raskaita. Keskustelut taksiliikenteen kehittämisestä ovat kuitenkin vasta käynnistyneet hyvässä yhteishengessä toimialan kanssa.

Arvoisa puhemies! Liikenne on tällä hetkellä yksi yhteiskunnan tiukimmin säännellyistä toimialoista ja tehottomimmista järjestelmistä. Esimerkiksi yksittäisen henkilöauton käyttöaste on noin 5 prosenttia ja työmatkaliikenteessä auton henkilöluku on keskimäärin 1,1 matkustajaa.

Liikenne on kansantaloudessa merkittävä tekijä. Kotitalouksissa liikkumiseen käytetään noin 16 miljardia euroa vuodessa, ja se on kotitalouksien toiseksi suurin menoerä heti asumiskulujen jälkeen. Liikenne yhdessä logistiikan kanssa vaikuttaa ratkaisevasti myös elinkeinoelämän kilpailukykyyn. Liikennesektorin vuotuiset markkinat ovat Suomessa reilut 30 miljardia euroa.

Tällä hetkellä yksityisautoilun osuus liikkumisesta on yli 80 prosenttia ja liikenne on pitkälti itsepalvelua. Vaikka vain osa itsepalvelusta muuttuisi palveluksi, on asiakkaiden tarpeisiin vastaavilla palveluilla huomattavan paljon kysyntää. Tässä muutoksessa ei ole kyse nykyisten markkinoiden uudelleenjaosta vaan kokonaan uuden kysynnän syntymisestä.

Liikennesektorin nykytilaa voidaan verrata telemarkkinoihin 90-luvulla, jolloin ala oli tiukasti säännelty, monopolistinen ja tehoton. Kilpailun vapauttamisen tuloksena saatiin laadukkaat peruspalvelut kaikille, kattavat verkot koko maahan, uusia palveluita asiakkaille ja uutta liiketoimintaa elinkeinoelämälle. Kilpailulla saavutettiin myös EU-maiden halvin hintataso sekä vankka perusta yhteiskunnan digitalisoitumiselle. Tämä rohkeutta ja uutta ajattelua vaatinut muutos mahdollisti Suomen nousun lamasta.

Viiden viime vuoden aikana kolme suurinta teleoperaattoria investoivat Suomessa 3,2 miljardia euroa. Samaan aikaan valtio ei olisi kyennyt vastaavaan panostukseen. Myös liikenteen toimialalla tarvitaan yksityistä sektoria investoimaan. Tämä onnistuu vain, mikäli investoinnit ovat yksityisille sijoittajille myös kannattavia.

Hallituksen tavoitteena on luoda Suomesta liikennesektorin edelläkävijä. Globaalit megatrendit, kuten digitalisaatio, jakamistalous, palveluistuminen ja automatisaatio, luovat pohjaa kokonaan uudentlaisille palvelukonsepteille. Ja selvää on, että nykyisen liikennejärjestelmän hienosäätö ja viranomaisvetoinen hintakilpailu eivät enää riitä luomaan liiken-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

teestä toimialaa, joka olisi houkutteleva. Liikenteen rohkea tuottavuusloikka on saavutettavissa uusien digitaalisten innovaatioiden ja markkinaehtoisten palveluiden avulla. Digitalisaatio on liikenteen toimialalla suuri mahdollisuus, joka on hyödynnettävä juuri nyt.

Arvoisa puhemies! Oppositio on ehdottanut junaliikenteen ostopalveluleikkauksien perumista ja ostoliikenteen rahoittamista perumalla osa hallituksen esittämästä autoveron alentamisesta. Suomessa on yksi Euroopan vanhimmista autokannoista, mihin autoveron alentamisella pyritään vaikuttamaan. Uutta teknologiaa hyödyntävien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen lisääntymisellä on kiistatta positiivinen vaikutus liikenneturvallisuuteen ja autoilun ympäristövaikutusten vähentämiseen. Samoin on ohitettu se tosiasia, että myös edellisellä hallituskaudella leikattiin joukkoliikenteen valtion rahoitusta 5 miljoonalla eurolla. Kutsunkin opposition mukaan ideoimaan, miten joukkoliikenteeseen saadaan uusia palveluita ja lisää matkustajia ja sitä kautta lipputulaja, jotta liikenteen järjestäminen ei olisi niin riippuvaista kuntien ja valtion rahoituksesta. — Kiitos.

**14.21 Katja Taimela sd:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Suomalainen liikennejärjestelmä on rakennettu vastaamaan pitkien etäisyyksien haasteeseen ja ihmisten arjen tarpeisiin. Tämä lähtökohta ei ole muuttumassa. Melkeinpä kaikki muu sen sijaan on liikennepolitiikassamme suuressa murroksessa. Hallituksen liikennepoliittiset linjaukset eivät vakuuta. Kuvaavaa on, että hallituksen liikennepolitiikka yhdisti koko opposition laidasta laitaan yhteisen välikysymyksen taakse ensimmäistä kertaa tällä vaalikaudella. Hallituksen liikennepolitiikka jättää avoimeksi kysymyksen, miten kansalaisten yhdenvertaisuus ja asianmukaiset julkiset liikenneyhteydet varmistetaan koko maassa. Herää myös kysymys, milloin junat kulkevat jälleen näillä radoilla, joilta liikennettä ollaan nyt lakkauttamassa, ja miten maakuntien elinvoimaisuudesta pidetään aidosti huolta.

Arvoisa puhemies! Edessämme on suuri uudistus, jonka kannalta on tärkeää löytää yhteinen visio ja tavoitteet tulevaisuuden liikennejärjestelmäämme. Sen täytyy palvella työssäkäymistä, yrittämistä ja asumista kustannustehokkaasti ja ekologisesti kestävällä tavalla. Kysymys on ihmisten arjen sujuvuudesta, miten mahdollistamme ihmisten ja tavaroiden entistä sujuvamman liikkumisen. Kysymys on työpaikoista ja taloudesta, yritysten toimintaedellytyksistä.

Sipilän hallituksen ja ministeri Bernerin liikennepoliittisena linjana on markkinaehtoisuus, kilpailun vapauttaminen rajoituksia ja ohjausta purkamalla. Hallituksella on harhaluulo siitä, että kilpailu tuo automaattisesti uudistuksia, innovaatioita ja kasvua. Eri toimijoille pirstoutunut markkinavetoinen liikennejärjestelmä ei kuitenkaan mahdollista kokonaisuuden koordinoitua kehittämistä eikä eri liikennejärjestelmien tehokasta yhteensovittamista. Puhtaasti markkinaehtoinen liikenne keskittyy vain tuottavimmille reiteille ja markkina-alueille. Tappiota tuottavat palvelut jäävät julkisin varoin tuotettaviksi tai poistuvat kokonaan. Näin alueet ja elinvoima kärsivät. Hallitus väittää, että nämä palvelut pystytään tuottamaan nyt ilman veronmaksajien rahaa. Samalla palvelut paranisivat ja kulkeminen onnistuisi entiseen malliin. Mihin tämä haihattelu oikeasti perustuu? Joku tässä yhtälössä ei mielestäni täsmää. Olemme siirtymässä suhteellisen toimivasta järjestelmästä kaikenlaisen kermankuorinnan ja muun puliveivauksen mahdollistavaan järjestelmään.

Arvoisa puhemies! Aluepolitiikkamme ydin on ollut pitää koko Suomi asuttuna. Hallituksen liikennepoliittisten linjausten myötä tältä on nyt putoamassa pohja pois. Monissa maakunnissa seurataan pelolla hallituksen toimia. Junaliikenteen ostopalveluiden muutoksista ei informoitu asianomaisia kuntia tarpeeksi ajoissa, jos ollenkaan, puhumattakaan

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

mahdollisuudesta vaikuttaa päätökseen. Kuvaavaa on, että Bernerin ilmoitus junavuorojen laajamittaisesta lakkauttamisesta tuli lehtitietojen mukaan yllätyksenä myös keskustan eduskuntaryhmälle. (Jukka Gustafsson: Oho!)

12 miljoonan euron säästöllä vaikeutetaan monen jo ennestään ahdingossa olevan seutukunnan tilannetta. Maakunnissa tehdään hartiavoimin työtä uusien työpaikkojen puolesta, talouden kääntämiseksi kasvuun ja työllisyyden parantamiseksi. Ja mitä tekee hallitus? Vetää maton kylmästi näiden ponnistelujen alta. Ei voi kuin ihmetellä, millä eväillä hallitus aikoo tukea kasvua ja työllisyyttä, jos sen konkreettiset päätökset käytännössä vievät pohjaa pois elinkeinoelämän kehittymiseltä maakunnissa. Esimerkiksi Pohjois-Karjalassa tieto reittien lakkauttamisesta otettiin vastaan järkyttyneenä. Koko maakuntaa edustava maakuntaliitto huomauttaa, että junayhteyksien lakkauttamisen perusteena ei voi olla yksinomaan hallitusohjelman säästötavoite, kun samaan aikaan päätös lyö korville ponnisteluja kasvun luomiseksi maakunnassa. Ähtärissä ihmetellään aiheellisesti, miksi liikenne loppuu Haapamäen radalta, vaikka se on juuri peruskorjattu 40 vuoden käyttöä varten. Vastaavasti liikenteen lopettamisesta saavutettava säästö maakuntien rataosuuksilta olisi eräiden tietojen mukaan vain 4 miljoonaa euroa vuodessa. Ehkä kovimman tuomion hallituksen liikennepolitiikalle on antanut Mauri Pekkarisen johtama Keski-Suomen liitto. (Ben Zyskowiec: Ei uskoisi!) Se pitää esitystä liikenteen ostojen lopettamisesta hätiköitynä, perustelemattomana ja suppeaan liiketaloudelliseen ajatteluun pohjautuvana. (Välihuutoja vasemmalta) Tämä on aika kovaa tekstiä. Liitto painottaa henkilöjunaliikenteen säilyttämisen välttämättömyyttä ratavyöhykkeen saavutettavuuden, jokapäiväisten liikkumistarpeiden ja liikkumisen tasa-arvon takia. Näitä esimerkkejä voisi jatkaa loputtomiin.

Liikenneyhteyksien heikkeneminen rapauttaa maakunnan yleistä kilpailukykyä heikentämällä edellytyksiä houkutella yritysinvestointeja, työvoimaa, opiskelijoita ja matkailijoita. Vähintä, mitä voitaisiin tehdä, olisi kattava vaikuttavuusarviointi näiden päätösten vaikutuksista alueiden kilpailukykyyn ja elinvoimaisuuteen ennen niiden toimeenpanoa. Hallitusohjelmassaan hallitus lupaa olla kasvattamatta kuntien kustannuksia, ja tästä olisi syytä pitää kiinni myös joukkoliikenteen osalta. Oletteko, ministeri Berner, sitoutunut tähän hallitusohjelman kirjaukseen? Kun syrjäseutujen yhteydet tuhoetaan keskustan voimin rautaliikenteessä, on mielenkiintoista nähdä, mitä tapahtuu lähiaikoina lentoliikenteessä. Kysymys herää, aikooko omistajaohjausministeri käyttää omistajaohjausta Finnairissa, jotta kotimaan yhteydet voitaisiin turvata maailmalle. Näillä päätöksillä tulee olemaan suuri merkitys maakuntien investoinneille ja työllisyydelle. Siksi ne tulisi pohtia tarkoin eikä hutiloida kalliita säästöpäätöksiä.

Arvoisa puhemies! VR on ilmoittanut syksyn aikana merkittävistä markkinaehtoisien liikenteen vähennyksistä ja käy parastaikaa yt-neuvotteluita henkilöstön ja todennäköisesti myös palveluiden vähentämisestä. Tämän lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö ilmoitti syyskuussa tehneensä VR:n kanssa uuden sopimuksen ostopalveluliikenteestä, missä toteutetaan Sipilän hallitusohjelman mukaista 15 miljoonan euron vuosittaista leikkausta liikenteen ostopalveluista. Tästä säästöstä valtaosan hallitus siis kohdensi raideliikenteeseen. SDP on esittänyt leikkauksen perumista ja ostoliikenteen palauttamista ja korvaamista esimerkiksi autoveroalennusta pienentämällä.

Hallituksen leikkausten tuloksena junaliikenne loppuu maaliskuussa 2016 usealla rataosuudella kokonaan ja vähenee muualla. Tämä on synnyttänyt suurta vastustusta lakkautettujen reittien matkustajissa sekä herättänyt huolen vaikutuksista maakuntien talouteen ja elinvoimaisuuteen. Maakuntien kunnat ovat sitoutuneet rataliikenteen käytön edistämi-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

seen muun muassa kaavoituksella ja tuntevat nyt itsensä aiheellisesti petetyiksi hallituksen toimesta. Ministeri Berner on vakuuttanut, että lakkautetut junayhteydet korvataan markkinaehtoisella linja-autoliikenteellä. Linja-autoliikenne on kuitenkin luonteeltaan täysin erilaista kuin junaliikenne. "Pidän tärkeänä, että pystytään turvaamaan nimenomaan junayhteydet. En pidä hyvänä sitä, että haetaan korvaavia vuoroja bussiliikenteen kautta." Näin totesi kunnista ja aluekehityksestä vastaava ministeri Vehviläinen Savon Sanomissa 5.10.2015. Voiko kovempaa kritiikkiä ministeri Bernerin esitykselle esittää? Ankarin kritiikki hallitukselle tulee sen sisältä.

Arvoisa puhemies! Varsinkin Y-junan koskettamien Karjaan, Inkoon ja Siuntion tapauksessa linja-autoliikenteellä ei junayhteyttä pystytä edes korvaamaan kohtuullisissa matkustusajassa. Muutenkin matka-ajat kasvavat ratkaisevasti niin, että työ- tai koulupäivät venyvät kohtuuttoman pitkiksi. On aihetta epäillä, syntyykö ylipäätään markkinaehtoista linja-autoliikennettä kyseisille reiteille. Käytännössä hallitus ohjaa siis matkustajia joukkoliikenteestä yksityisautoiluun. Kansainvälisten ilmastotavoitteiden kannalta on hyvä muistaa raideliikenteen olevan ainoa fossiilisesta polttoaineesta pääosin sähköön siirtynyt joukkoliikennemuoto.

Ministeri Berner on luvannut junaliikenteen kilpailun mahdollistavan lainsäädännön olevan valmis maaliskuuhun mennessä, jotta uudet toimijat voivat aloittaa liikennöinnin lakkautetuilla rataosuuksilla, kun VR lopettaa omat vuoronsa. Todellisuus on kuitenkin aivan jotain muuta. Vaikka ministeri onnistuisi valmistelemaan hyvän lainsäädännön kilpailun vapauttamiselle, ei liikennöinti ala lakkautetuilla rataosuuksilla vielä maaliskuussa. Yksikään operaattori ei saa tässä aikataulussa kokoon lupia, kalustoa tai henkilökuntaa. Mutta tämänhän ministeri Berner sentään jo tänään täällä salissa omassa puheenvuorossaan myönsi. Esimerkiksi kun rautateiden tavaraliikenne vapautettiin vuonna 2007 kilpailulle, vasta nyt yksi junarahtioperaattori on valtakunnallisesti aloittelemassa toimintaansa. Arvoisa ministeri, kertokaa meille, milloin juna kulkee lakkautetuilla osuuksilla. (Riitta Myller: Hyvä kysymys!) Näyttää vahvasti siltä, että raideliikenne loppuu Sipilän hallituksen säästö päätöksellä näillä rataosuuksilla, ja matkustajien siirtyessä muihin kulkuneuvoihin reittien uudelleenavaaminen tulevaisuudessa on kovin epätodennäköistä. Onko niin, että lakkautettavilla rataosuuksilla laitetaan nyt tosiasiaa radat nippuun? Hätiköiden valmistellussa kilpailun avaamisessa on useita vaaranpaikkoja: Miten raideliikenteen kokonaiskuvasta huolehditaan? Miten järjestetään laadukas ja aidosti kilpailtu liikenne, ja kuka vastaa raideliikenteen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä jatkossa? Uhkakuvat kermankuorinnasta ovat perusteltuja. Tästä on useita esimerkkejä Euroopan maissa, joissa raide liikenne on avattu kilpailulle kiireellä, huonosti valmistellen.

Arvoisa puhemies! Ministeri Bernerin politiikassa kilpailutus on ideologinen valinta. Hallituksen markkinauskon on kuitenkin vaikea perustella fakta-argumentein. Maakuntien yhteinen kanta on tullut hyvin esiin: maakuntien Suomi on noussut keskustan ministeri Berneriä vastaan. Keskustan ryhmästä tätä kritiikkiä on säestetty monesta eri suusta. Edustaja Pirttilahtikin on todennut Maaseudun Tulevaisuudessa, että "koko ryhmä oli asiassa yllätetty". On pöyristyttävää, miten keskustan ryhmästä löytyvä syvä ja pitkäaikainen osaaminen liikenne- ja aluepolitiikassa esimerkiksi edustajien Korhonen ja Rossi kohdalla täysin sivuutettiin, kun pääministeri Sipilä nosti Bernerin keskustan liikenneministeriksi.

Arvoisa puhemies! (Hälinää — Puhemies koputtaa) VR on ollut viime aikoina vapautuneen linja-autoliikenteen puristuksissa. Nopeat suorat yhteydet kaupunkien välillä ja kysyntäperusteinen, joustava hinnoittelu ovat haastaneet VR:n, joka ei ole kyennyt muutta-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

maan toimintatapojaan riittävän nopeasti. Rataverkkomme kasvanut investointi- ja korjausvelka on estänyt VR:ää käyttämästä nopeusetuaan ja heikentänyt junaliikenteen luotettavuutta matkustajien silmissä. On tärkeää huomata, että tosiasiaassa enemmistö raideliikenteen häiriöistä johtuu rataverkon ja ohjauslaitteiden vikatilanteista. Häiriöt rataverkon ruuhkaisemilla osuuksilla heijastuvat monelta osin yksiraiteiseen rataverkkoon koko maassa. Näitä rakenteellisia ongelmia ei voida ratkaista liikennöitsijän tai liiketoimintamallien kautta, kuten hallitus nyt ilmeisesti ajattelee. Täytyy muistaa, että VR:n monopoliaseman viisaus on ollut juuri ristisubventiossa eli siinä, että vilkkaiden reittien tuloilla on ylläpidetty hiljaisten syrjäseutujen kannattamatonta liikennettä. Tällä on vältetty sitä, että yhteiskunta joutuisi erikseen subventoimaan kannattamatonta liikennettä. Asiantuntijat ovat huomauttaneet, että kilpailun lisääminen rautateillä asettaa väistämättä kasvavia vaatimuksia myös radanpidolle ja rataverkon kehittämiseksi. Esitetyt mahdolliset kilpailuhyödytkin edellyttävät rataverkon merkittävää parantamista. Toistaiseksi jokaisessa maassa, jossa kilpailun avaamiseen on lähdetty, ehtona ovat olleet merkittävät investoinnit rautatieinfraan. Suomessa liikenneinvestoinneista leikataan hallituskauden aikana yli miljardi euroa. Mitä tulee uuteen teknologiaan ja kalustoon panostamiseen, ei kilpailun avaaminen tule tätäkään ainakaan helpottamaan.

Arvoisa puhemies! Hallituksen suunnitelmat kilpailun vapauttamisesta eivät rajoitu vain junaliikenteeseen. Hallituksen asialistalla ovat jo muun muassa postipalvelut ja taksiliikenne, jotka uhkaavat erityisesti haja-asutusalueiden palveluja. Lisäksi valmistelussa on kaupunkiseutujen bussiliikenteen täydellinen vapauttaminen markkinoille. Kokoomustustainen HSL:n toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi toteaa tänään Vantaan Sanomissa, että HSL tarvitsee kannattavaa liikennettä järjestääkseen joukkoliikennettä myös kannattamattomina aikoina. Joukkoliikenne ei voi perustua lipputuloja vähentävään kermankuorimiseen. Voiko sitä selvemmin sanoa? (Antti Lindtman: Ei voi!) Nyt ollaan siirtymässä toimivasta järjestelmästä kermankuorintaan. Tämä on kallis tie niin veronmaksajien kuin palvelujen käyttäjienkin kannalta.

Arvoisa puhemies! Liikenneinfrastruktuurimme on keskeinen osa kansallisomaisuuttamme, joka on olemassa palvellakseen kansalaisten ja yritysten tarpeita. Liikenneväylien kehittäminen on myös vahvasti sidoksissa maakuntien ja alueiden kehittymiseen ja rakentamiseen. Julkinen liikenne mahdollistaa sujuvan opiskelun ja työssäkäynnin. Sen toimivuus merkitsee todella paljon tuhansien suomalaisten arkipäivän sujumiselle. Tarvitsemme mietityn ja pitkäjänteisen liikennepoliittisen linjan, emme sinisilmäiseen markkinauskoon perustuvia hätiköityjä päätöksiä.

Edellä olevan perusteella teen seuraavan epäluottamuslause-esityksen: "Eduskunta katsoo, että hallitus heikentää ostoliikenteen leikkauksella kansalaisten liikenneyhteyksiä ja lyö korville maakuntien taloutta. Hallituksen liikennepoliittinen linja kiihdyttää maamme jakautumista kasvukeskuksiin ja syrjäseutuihin. Se myös heikentää talouskasvun edellytyksiä. Näin ollen eduskunta toteaa, ettei hallitus nauti eduskunnan luottamusta."

**14.37 Ari Torniainen kesk** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen kuntoon laittaminen on Sipilän hallituksen ykköstavoite. Haluamme pysäyttää velkakierteen, luoda uusia työpaikkoja ja huolehtia, että jokainen saa laadukkaat julkiset palvelut. Suomea on kuvailtu pieneksi ja ketteräksi maaksi, jolla on kyky tarjota ratkaisuja. Kuitenkin iso osa liikenneverkostoaamme ja joukkoliikennepalveluja on päässyt rapistumaan. Keskustajohdoinen hallitus tekee liikennepoliitikassa historiallisen suunnanmuutoksen. Tällä vaalikau-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

della kunnostamme teitä, raiteita ja vesiväyliä koko maassa yhteensä 600 miljoonan euron erillisellä rahoituksella.

Teiden ja väylien kuntoon laittaminen palvelee suomalaisten arkea ja elinkeinoelämäämme. Hyödynnämme koko Suomen voimavarat. Luomme edellytyksiä Suomelle nousta biotalouden ja uusiutuvan energian kärkimaaksi sekä kehittää joukkoliikennettä.

Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa päätetty 15 miljoonan euron säästö liikenteen os-topalveluihin kohdistuu pääosin raideliikenteeseen ja VR:n hoitamiin junavuoroihin. Keskusta ymmärtää hyvin kyseisten alueiden ihmisten ja yritysten huolen. Siksi keskusta edellyttää, että löydetään ratkaisuja juna- tai muuksi korvaavaksi joukkoliikenteeksi ennen kuin vuorot lakkaavat.

Yksittäisistä junavuoroista keskustelu ei saa haudata alleen tosiasiaa, että joukkoliikenne Suomessa on ollut jo kauan näivettymiskiarteessa. Valtiovallan on tavalla tai toisella huolehdittava siitä, että joukkoliikennepalvelut turvataan koko Suomessa. Kaupalliset toimijat täydentävät julkisia palveluja. Joukkoliikenteen kaupallisia toimintaedellytyksiä ei ole kehitetty riittävästi viime vuosina. Suomessa joukkoliikenne on osittain ylisäännelty toimiala. Normitus on jo niin tiukka, että se enemmän estää kuin antaa mahdollisuuksia kehittää palveluja.

VR:llä on myös tulevaisuudessa tärkeä rooli joukkoliikenteessä, mutta sen monopoli-asemaa henkilöliikenteessä on enää vaikea perustella. Asemien ja seisakkeiden vähentämisestä johtuen yhä harvemmalla on mahdollisuus matkustaa junalla. Opposition vaatima lisärahoitus ostoliikenteeseen antaisi vain lyhytaikaista ensiapua eikä helpota jatkuvaa näivettymisen tautia. (Välihuutoja sosialidemokraattien ryhmästä) Hallitus sen sijaan aivan oikein hakee kestävästä ratkaisua, arvoisa oppositio, siis kestävästä ratkaisua.

Arvoisa puhemies! Joukkoliikennepalveluiden turvaaminen koko Suomessa vaatii perinpohjaista uudistamista sekä myös uudenlaista ajattelutapaa. Keskustan eduskuntaryhmä tukee ministeri Bernerin tavoitetta uudistaa joukkoliikennettä kokonaisuutena ja asiakaslähtöisesti.

Joukkoliikenneuudistus on myös ympäristöteko. Se palauttaa joukkoliikennepalvelut myös kaupunkien ulkopuolelle ja mahdollistaa uutta kuljetusyrittäjyyttä, jolla voidaan vähentää yksin tapahtuvaa autoilua.

Keskustan eduskuntaryhmän mielestä suunnanmuutos joukkoliikenteen kehittämiseksi edellyttää tarpeettomien esteiden purkamista sallimalla esimerkiksi tavara- ja henkilökuljetusten yhdistämisen, yhdellä lipulla matkustamisen eri joukkoliikennevälineissä, matkustamisen koulukyydeissä sekä kutsuliikenteen laajentamisen. (Riitta Myller: Hyvä, se on kannatettava!)

Raideliikenteen vapauttaminen onnistuu vain, jos uusille pienillekin operaattoreille annetaan aito mahdollisuus tulla markkinoille. (Riitta Myller: Resiina!) Emme kuitenkaan tarvitse kermankuorijoita vaan aitoja toimijoita koko maahan. Luonnollisesti julkisin varoin tuettu osto- ja velvoiteliikennöinti on myös tulevaisuudessa olennainen osa joukkoliikennettä. Sitä täydentää jatkossakin markkinaehtoinen joukkoliikenne. Uudistuksessa tulee myös selvittää, mihin ja miten ostoliikenne-euroja käytetään.

Joukkoliikenteen kokonaisuudistus on järkevä tapa kasvattaa sen osuutta henkilöliikenteessä ja turvata sekä parantaa joukkoliikennepalveluja koko Suomessa. Näin parannetaan myös työllisyyttä, lisätään ihmisten toimeliaisuutta ja saadaan kaivattuja veroeuroja.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Lentoliikenne on myös olennainen osa koko Suomen sisäistä ja kansainvälistä liikennejärjestelmää. Siksi sekä pääkaupunkiseudulla että maakunnissa tarvitaan toimivat lentokentät.

Arvoisa puhemies! Eri joukkoliikennemuotojen etujärjestöt ovat lähteneet hyvin mukaan joukkoliikenteen kokonaisuudistukseen antaen erinomaiset lähtökohdat uudistukselle.

**Puhemies Maria Lohela:** Nyt on aika jo täynnä, edustaja Torniainen.

Kaikkea vastustamalla ei Suomea kehitetä. Siksi haluamme kuulla myös opposition vaihtoehdot joukkoliikennepalvelujen turvaamiseen. Keskustan eduskuntaryhmä tukee hallituksen joukkoliikennepolitiikkaa.

**14.43 Ari Jalonen ps** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenneinfraan pitkän ajan saatossa syntyneen korjausvelan poistaminen on liikennepolitiikassa tämän kauden tärkein tehtävä. Tämän asian totesi viime vaalikaudella yksimielisesti mietinnön tehnyt parlamentaarinen yhteistyöryhmä.

Liikenneinfraa koskeva korjausvelka on kertynyt jo useiden vuosien ajan. Pääosa tästä korjausvelasta on syntynyt 2000-luvulla. Jos katsomme tuota 2000-lukua 12 vuoden ajalta, on liikenneministerin salkku kuulunut kolme vuotta vasemmistoliitolle ja neljä vuotta SDP:lle. Ongelma on yhteinen. Nyt hallitus toimii parlamentaarisen yhteistyöryhmän linjauksien mukaisesti, ja korostan, että tämä ryhmä on ollut yksimielinen.

Hyvä liikenteen sujuvuus ja luotettavuus on koko yhteiskuntamme perusedellytys. Tämän lisäksi tietoliikenneyhteyksistä on pidettävä huoli, ja tämä on selkeästi valtiovallan tehtävä. Toisin kuin edeltäjänsä, nykyinen Sipilän, Soinin ja Stubbin hallitus on ymmärtänyt liikenteen ja liikenneinfran tärkeyden. Laiminlyöntejä ei kuitenkaan korjata puolessa vuodessa.

Korjausliike on käynnissä, ja me panostamme huomattavasti liikenneinfraan, erityisesti perusväylänpitoon ja alempiasteiseen tieverkkoon mukaan lukien yksityistiet ja metsätiet. Yksi kärkihankkeista on biotalous, ja ilman keskeytymätöntä puuvirtaa tämä tavoite ei onnistu. Liikenneinfraan panostus on siis ensiarvoisen tärkeää, ja liikennepolitiikan tulee olla pitkäjänteistä. Hallitus toimii juuri näin.

Maassamme on vanhastaan, jo edellisten hallituksien toimesta, useita veroja ja maksuja, jotka kohdistuvat henkilöautoiluun ja eri liikennemuotoihin. Samaan aikaan Suomessa on yksi Euroopan vanhimpiin kuuluva autokanta. Tämä on energiataloudellisesti, ympäristöystävällisesti sekä liikenneturvallisuuden kannalta kestävä tilanne. Sen johdosta hallitus alentaa autoveroa, niin että liikenneturvallisuus ja ympäristöystävällisyys paranevat. Tämä edistää sitä, että myös tulevaisuudessa koko maassa pystyy asumaan ja elämään. Autoilun kustannukset on pidettävä kurissa. Tämän johdosta emme esimerkiksi edellisten hallituksien tavoin nosta polttoaineveroa. (Antti Lindtman: Entä ajoneuvovero? — Eero Heinäluoma: Ajoneuvovero nousee!)

Oppositio nostaa esiin myös Y-junavuoron. On huomioitava, että tämä on nimenomaan VR:n päätös, kun hallitus leikkasi kohtalaisen pienen määrän ostoliikennerahoista. (Välihuutoja) Nimenomaan ihmetyttää tämä, että tämä on se yksi kärki, millä oppositio tässä nyt hyökkää. (Välihuutoja vasemmalta — Jukka Gustafsson: Olemme kansalaisten asialla!) Tämä yllätti myös hallituksen, että VR halusi leikata juuri näiltä vuoroilta, linjoilta, ja leik-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

kaukset olivat huomattavasti isompia kuin mitä ostomäärärahojen leikkaus olisi edellyttänyt. (Antti Lindtman: Ei ole totta!) Mutta joka tapauksessa tilanne on tämä, ja VR pystyi monopoliasemastaan johtuen sanelemaan tämän tilanteen. (Eero Heinäluoma: Kukas on omistajaohjausministeri?) Onneksi hallitus etsii aktiivisesti korvaavaa liikennettä, ja nämä tulevat sitten tulevaisuudessa muuttamaan tilanteen.

Arvoisa puhemies, jos hetken saan jatkaa?

**Puhemies Maria Lohela:** Edustaja Jalonen, kaikille on sama 5 minuuttia. Pyydän päättämään.

Selvä! Erittäin tiiviisti loppu. — Liikennepolitiikassa on tapahtumassa erittäin paljon, ja liikennepolitiikassa on paljon muutoksia, joiden ansiosta lopulta ihminen nousee liikennepolitiikan keskiöön. Nämä ovat uusia tekniikoita...

**Puhemies Maria Lohela:** Edustaja Jalonen, nyt täytyy lopettaa.

...ja hallitus edistää näitä erittäin aktiivisesti, mutta 23 viikossa kaikkea ei vielä pysty tekemään.

14.49 **Jukka Kopra kok** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on väkiluvultaan pieni ja siihen nähden pinta-alaltaan iso maa. Julkiselle joukkoliikenteelle riittää asiakkaita siten, että toiminta edes jotenkin kannattaa vain suurimmissa kaupungeissa ja suurten kaupunkien välillä. Näiden keskittymien ulkopuolella valtion tuki liikenteelle on tärkeää, jotta yhteyksiä on. Tästä huolimatta oma auto on taajamien ulkopuolella asuville käytännössä välttämätön tarvekalu. Maamme tiet rapistuvat, sillat eivät kestä uusia rekkoja, joukkoliikennettä pyritään supistamaan haja-asutusalueilla, maan sisäinen lentoliikenne on niin huonosti hoidettu, että harva edes uskoo sen voivan kasvaa, ja niin edelleen.

Liikkuminen on olennainen osa ihmisten elämää. Kaikki eivät asu kaupungissa kävelymatkan tai edes lyhyen bussimatkan päässä koulusta, työpaikasta, kaupasta, neuvolasta tai muista kohteista. On tärkeää, ettei liikennöintikeinojen puute muodosta esteitä normaalille elämälle, johon kuuluu mahdollisuus liikkua paikasta A paikkaan B silloin, kun haluaa. Liikennöintimahdollisuuksia ja -vaihtoehtoja on oltava riittävästi kautta Suomen, sillä vaikkeet niissä eriarvoistavat suomalaisia.

Välikysymyksen tekijät ovat aiheellisesti huolissaan kansalaisten yhdenvertaisuudesta ja asianmukaisten liikenneyhteyksien säilymisestä koko maassa. (Eero Heinäluoma: Rehti lause!) Liikennesektori on keskellä niukkuuden haasteita ja valtavaa rakennemurrosta.

Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä liikennepalveluita on yhtenäistettävä ja sääntelyä purettava asiakaslähtöisyyden ja palveluiden laadun parantamiseksi.

Arvoisa puhemies! Viime vaalikaudella kokoomus toimi tarmokkaasti sen puolesta, että liikenneverkon korjausvelasta tehdään selvitys ja päätetään toimenpiteistä sen kattamiseksi. Silloisen liikenneministerin Paula Risikon johdolla vietiin parlamentaarisen työryhmän työ yksimieliseen päätökseen, ja kaikki puolueet sitoutuivat korjausvelan taittamiseen. Työryhmän suositukset on nyt viety hallitusohjelmaan, jonne on kirjattu historiallinen 600 miljoonan euron panostus perusväylänpitoon. Korjausvelka saadaan tämän myötä laskuun.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä kannattaa, että edellytykset rautatieliikenteen kilpailun avaamiselle selvitetään ja asiassa edetään toimeenpanoasteelle mahdollisimman nopeasti.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

VR:n yksinoikeuteen perustuva järjestelmä ei ole kilpailukykyinen. (Ben Zyskowicz: Näin se on!)

Myös rautatieliikenteessä tavoitteena tulee olla, että asiakkaille tarjotaan markkinalähtöisesti enemmän vaihtoehtoja ja palvelut ovat korkeatasoisia sekä kustannustehokkaita. (Riitta Myller: Se pitäisi suunnitella myös!)

Suomessa on väkilukuun nähden laaja lentoasemaverkko. Tämä voisi mahdollistaa kansalaisille ja liikematkustajille ketterämmät yhteydet maan eri puolille sekä ulkomaille myös muualta kuin Helsinki-Vantaalta. Lentoliikenteen kehittämisessä tähtäimen tulee olla palvelutarjonnan ja vaihtoehtojen markkinaehtoisessa lisäämisessä. Jo aloitettua lentokenttien yksityistämistä tulee jatkaa. Monopolin purkuun viitoittaa myös EU-lainsäädäntö. (Riitta Myller: Mutta ei hätiköiden!)

Arvoisa puhemies! Kokoomuksen eduskuntaryhmä haluaa olla mukana rakentamassa liikenteestä entistä palvelukeskeisempää ottamalla käyttöön tuottavuutta parantavia digitaalisia innovaatioita ja markkinaehtoisia palveluita. Meidän tulee pyrkiä kehitykseen, jossa liikenteestä luodaan toimivampi palvelukokonaisuus digitaalisen tiedon, innovatiivisten palveluiden ja robotisaation avulla. Liikenneverkon kehittämisessä lähtökohdan on oltava innovatiivisten ja uusien rahoitusmallien hyödyntäminen ja mahdollisimman avoimet markkinat. Kehittämisen kriteereinä on oltava asiakaslähtöisyys, kustannustehokkuus ja vastuullisuus.

On tärkeää todeta, että nykyisessä järjestelmässämme on myös hyviä piirteitä, jotka kannattaa säilyttää. Esimerkkinä voi mainita taksiliikenteen luotettavuuden, turvallisuuden ja palvelun ennustettavan laadun. Edelleen, Kelan ja taksialan yhteistyönä toteuttama kyytien yhdistelyjärjestelmä on erinomainen esimerkki julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöstä.

Palvelujen yhdistämisessä nykyajan teknologiaa on otettava ripeämmin käyttöön, kuten esimerkiksi yhtenäiset digitaaliset lippu- ja maksujärjestelmät. Liikennepalveluiden parantamisen lisäksi oleellista on markkinoillepääsyn helpottaminen sekä myös kansallisten erityisrajoitusten arviointi. Julkisesti rahoitetut palvelut ja markkinaehtoinen liikenne on saatava tehokkaampaan yhteiselo.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä tukee hallituksen liikennekaarihanketta, jossa palvelukokonaisuuksia yhtenäistetään ja markkinoita koskevaa sääntelyä puretaan. Liikennejärjestelmämme on iso kokonaisuus, jonka muutokset on tehtävä kokonaisvaltaisesti yksittäisten säätöjen sijaan. Liikennepalveluiden kehittymistä asiakaslähtöisiksi tulee edistää kaikissa liikennemuodoissa terveen kilpailun pohjalta.

Arvoisa puhemies! Liikennepalveluja on nyt tarjottava kansalaisille niin maalla kuin kaupungeissa. Tämä vaatii hallitukselta jämerää omistajaohjausta, eikä päätöksiä harvaan asuttujen alueiden liikenneyhteyksistä saa jättää yksittäisen yhtiön — valtionyhtiönkään — tehtäväksi. (Vasemmalta: No niin!) Liikennepalveluiden saavutettavuudesta on jatkosakin huolehdittava julkisen sektorin toimin tilanteissa, joissa markkinaehtoisia palveluita ei synny.

Liikennesektorin vuotuiset markkinat Suomessa ovat yli 30 miljardia euroa. Suuri digitalisaatiomuutos, jossa koko maailma ottaa nyt ensiaskeleita, avaa mahdollisuuden synnyttää uusia palveluita, (Puhemies koputtaa) uusia yrityksiä ja sitä kautta uusia työpaikkoja myös liikennesektorille. Kun syntyy enemmän kilpailua, enemmän vaihtoehtoja, hinnat laskevat, tällöin paikasta A paikkaan B pääsee entistä paremmin. Meidän tehtävämme tääl-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

lä eduskunnassa on suunnitella ja toteuttaa tämä kaikki siten, että suurin hyötyjä ja voittaja on Suomen kansalainen ja asiakas.

**14.55 Harry Wallin sd** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen miljoonien suomalaisten tavoin nähnyt junasta käsin, miltä Suomi näyttää. Ja olen nähnyt 30 vuoden ajan veturi-ohjaamosta, miten suuri merkitys radoilla ja junayhteyksillä on Suomelle, suomalaisille ja maakunnille.

Joukkoliikenteellä on suuri merkitys yhteiskunnallemme. Se mahdollistaa erilaisia työssäkäynnin, opiskelun ja asumisen ratkaisuja. Joukkoliikenne varmistaa palveluiden saavutettavuuden kaikille kansalaisille. Sillä on tärkeä osa ilmastotavoitteidemme saavuttamisessa. Näiden tavoitteiden saavuttamiseksi meillä on myös tarve panostaa joukkoliikenteeseen. Yhteistä kaikille joukkoliikenteen ratkaisuille Euroopassa on, että jos halutaan ohjata palveluiden saatavuutta, tasoa, hintaa ja tasa-arvoa, joukkoliikenne tarvitsee julkista tukea.

Arvoisa puhemies! En olisi ikinä uskonut, että pääministerin ja liikenneministerin ollessa keskustapuolueesta hallitus päättää lopettaa maakuntien Suomen poikittaisjunaliikenteen lähes kokonaan. Tämä vaikeuttaa kansalaisten liikkumista sekä maakuntien elinvoimaa.

On todettava, että alkiolaisuuden lisäksi keskusta on hylännyt Sipilän johdolla myös toisen keskustalaisen tukipilarin eli aluepolitiikan. Mielestäni ministeri Bernerin keskusta ei vastaa sitä kuvaa, jonka olen vuosien varrella saanut maakuntien keskustasta ja sen kansanedustajien vaalilupauksista. (Olavi Ala-Nissilä: Mennäänkö liikennepolitiikkaan välillä?)

On myös uskomatonta, että Uudellamaalla lakkautetaan työmatkaliikenteelle tärkeä Y-juna, vaikka reitin kasvukunnat ovat järkevästi kehittäneet asumista ja palveluja radan varteen. Onko kansantaloudellisesti järkevää vaikeuttaa ihmisten työssäkäyntiä ja lisätä yksityisautoilua nyt jo ruuhkaisille väylille?

Arvoisa ministeri, tiedätkö, että näitä junia käyttävät haja-asutusalueiden työssäkävijät, opiskelijat ja eläkeläiset? Te, ministeri Berner, tarjoatte lakkautettavien junien tilalle markkinaehtoista bussiliikennettä ja vasta kohun noustua otitte esiin mahdollisuuden avata henkilöliikenteen kilpailun rataosuuksilla.

Hallituksella olisi vielä mahdollisuus säilyttää nyt lakkautettavaksi päätetyt junavuorot velvoittamalla VR jatkamaan liikennettä kyseisillä rataosuuksilla, sillä valtio omistaa VR:n sataprosenttisesti. Tämä olisi myös mahdollista senkin vuoksi, että VR:n tulos on ollut voitollinen viime vuosina.

VR:n hallintoneuvosto kannanotossaan esitti yksimielisesti, että ennen leikkauspäätöksiä tulee perusteellisesti selvittää säästötoimien kokonaisvaikutukset ja että vähentäviä toimenpiteitä ryhdytään tekemään vasta sen jälkeen, kun varmistetaan liikennejärjestelmän kytkeminen saumattomasti osaksi alueiden ja elinkeinoelämän kehittämistä. (Antti Lindtman: Hyvä kannanotto!) Tämä esitys oli siis yksimielinen, ja sitä oli tekemässä myöskin hallituspuolueiden kansanedustajia.

Arvoisa puhemies! Markkinaehtoinen joukkoliikenne on hallituksen avainsana. Hallituksella tai ainakin ministerillä on kova usko markkinaehtoiseen kilpailuun joukkoliikenteessä. Hallitus on nopeasti valmistelemassa rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamista. Pitää kuitenkin muistaa, että yksi merkittävimmistä kilpailun avaamisen haasteista on rataverkon huono kunto, välityskyky.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Tärkeää on myös se, että toimijoilla on samat säännöt, valtionyhtiön omaisuudesta pidetään huolta ja kilpailuetua ei haeta henkilöstön työehdoista tai veroparatiiseista. Matkustajien turvallisuudesta ei saa tinkiä. Kilpailun on tuotettava lisäarvoa kuluttajille. Tällaisia uudistuksia ei saa tehdä hätäilemällä, ja siksi VR:n sopimus vuoteen 2024 on perusteltu.

Sitten sitaatti: "Perussuomalaiset vastustavat henkilöjunaliikenteen vapauttamista Suomessa." Nykyinen liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtaja, perussuomalaisten kansanedustaja Ari Jalonen, kuulostaako tutulta? Te olette itse allekirjoittanut tällaisen eriävän mielipiteen 23.4.2013.

Keskustajohtoisen hallituksen maakuntia kurittavalle politiikalle on vaihtoehto. SDP on esittänyt, että hallitus peruisi pienen osan autoveron alennuksesta ja pelastaisi sillä julkisen junaliikenteen. Tänäpä, ministeri Berner, te ilmoititte, että hallitus on antanut jälleen periksi opposition edessä tämän välikysymyksen alla. Ilmoititte, että VR:n velvoiteliikennettä lisätään 5 miljoonalla eurolla. Kertokaa, mille väleille tämä raha käytetään. Kertokaa se tässä välikysymyskeskustelussa eduskunnalle.

Arvoisa puhemies! SDP haluaa jatkossakin kehittää suomalaista joukkoliikennettä nykyaikaiseksi ja paremmin ihmisiä palvelevaksi eri puolilla Suomea. Siksi sosialidemokraattinen eduskuntaryhmä kannattaa edustaja Taimelan esittämää epäluottamuslausetta.

**15.01 Jyrki Kasvi vihr** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennepoliittiset valinnat määrittelevät yhteiskunnan kehityksen pitkälle tulevaisuuteen. Esimerkiksi 1800-luvun loppupuolella tehdyt päätökset Suomen rautatieverkon rakentamisesta loivat perustan nyky-Suomen aluerakenteelle. Kasvukeskukset sijaitsevat edelleen yli sata vuotta sitten rakennettujen pääratojen varrella, ja ilman omaa asemaa jääneet paikkakunnat taantuvat edelleen. Hallituksen liikennepoliittiset valinnat jättävät nyt yhä useamman paikkakunnan ilman omaa rautatieasemaa.

Hallitus supistaa ja lakkauttaa erityisesti haja-asutusalueiden junaliikennettä. Joukkoliikenteen vähentyessä maakuntien houkuttelevuus kärsii. Esimerkiksi Pohjois-Karjalasta lakkaa kaikki henkilöjunaliikenne lukuun ottamatta Joensuusta Helsinkiin kulkevaa yhteyttä. Myös Itä- ja Länsi-Suomea yhdistäneet poikittaisyhteydet katkeavat, kun liikenne loppuu Seinäjoelta Jyväskylään ja Keuruulta Tampereelle. Uudellamaalla Y-junan vuoroja vähennetään ja asemia karsitaan. Kärsijöinä ovat etenkin Karjaan ja Inkaan asukkaat ja yritykset. Y-junan liikennöinnin vähentämistä ei voida perustella edes vähäisellä käyttäjämäärällä. Todellisuudessa Y-juna halutaankin pois Rantaradalta hidastamasta Turun ja Helsingin väliä kulkevia junia.

Hallitus supistaa ja lakkauttaa liikennettä samaan aikaan, kun VR joutuu sopeuttamaan toimintaansa kilpailun kiristyessä. Yhdistelmä on kestävä. Yli vuosisadan investoinnit junaliikenteen kehittämiseen menevät hukkaan. Teiden rakentamiseen joudutaan lisäämään resursseja, kun liikenne siirtyy rautapyöriltä kumipyörille.

Arvoisa puhemies! Hallitus on ilmoittanut, että lakkautettavien junavuorojen rataosuudet avataan kilpailulle. On kuitenkin epätodennäköistä, että näille reiteille löytyisi yrityksiä, jotka investoisivat kannattamattomille osuuksille samalla, kun VR:llä olisi monopoliasema muilla rataosuuksilla. Rautateiden henkilöliikenteen kilpailutus voi olla perusteltua ja tuoda kustannussäästöjä, parantaa palvelua ja lisätä matkustajamääriä, mutta se on toteutettava harkiten, ei hätiköitynä säästötoimena.

Rautateiden henkilöliikenne tulee avata kilpailulle ensimmäiseksi kaupunkiseuduilla, joilla hyödyt ovat suurimmat. Kilpailulle avattavan liikenteen palvelutaso on määriteltävä

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

selkeästi, henkilöstön saatavuus ja asema on turvattava, ja rataverkkoa on kehitettävä ja ylläpidettävä. Kilpailusta ei ole paljon iloa, jos radat ovat niin huonossa kunnossa, että täsmällinen liikennöinti on mahdotonta.

Kilpailun avaamisesta huolimatta ostopalveluliikennettä tarvitaan myös jatkossa. Sille on turvattava määrärahat. Samalla ostopalvelun rahoituksesta on tehtävä avointa — nykyään pääkaupunkiseudun kannattava liikenne rahoittaa haja-asutusalueiden liikennettä.

Arvoisa puhemies! Nyt lakkautettavien reittien junaliikenne loppuu niin nopeasti, ettei mikään yritys ehdi hankkia Suomen raiteille sopivia junia, palkata työntekijöitä, hankkia viranomaislupia ja aloittaa liikennettä ajoissa. Myöskään korvaavat bussilinjat eivät ole kaikille todellinen vaihtoehto: bussilla matka-ajat pitenevät, ja monet joutuvat hankkimaan oman auton. Lakkautettavia junayhteyksiä käyttävät myös nuoret, opiskelijat ja eläkeläiset, joille yksityisautoilu ei ole vaihtoehto. Käytännössä moni jää junaliikenteen päättyessä liikennemottiin. Moni muuttaa kasvukeskuksiin, mikä syventää kasvukeskusten asutuspulaa ja nostaa asuntojen hintoja. Radanvarsikunnat ovat kaavoittaneet asemien ympärille asuntoja ja työpaikkoja. Nyt kunnat tuntevat hallituksen pettäneen heidät. Kärsijöiksi joutuvat perheet, jotka ovat ostaneet tai rakentaneet kotinsa asemien lähistölle. Junaliikenteen loppuessa heidän asuntojensa arvo romahtaa.

Arvoisa puhemies! Liikenneinvestointeja ei tule tehdä erillisinä, vaan osana yhdyskuntarakenteen, elinkeinoelämän ja asumisen suunnitelmallista kehittämistä. Nopeat ratayhteydet kaupunkien välillä yhdistettynä nopeisiin raideyhteyksiin kaupunkien sisällä muodostavat perustan modernille, ekologiselle yhdyskuntarakenteelle, jossa henkilöautoa ei tarvita — raideliikenne on liikkumisen vapauden modernisointia. Joukkoliikennettä on kehitettävä eri liikennemuotojen kokonaisuutena, jotta myös vaihtoyhteydet toimivat.

Hallitus kohdistaa liikenteen kärkihankkeessa 600 miljoonaa vanhojen väylien kunnostamiseen. On hyvä, että tie- ja rataverkoista pidetään huolta, kunhan toimet kohdistetaan kohteisiin, joista saadaan paras hyöty. Sen sijaan on lyhytnäköistä, että liikenteen rakentajia ja liiketoimintamalleja uudistaviin hankkeisiin ei liikkene rahoitusta. Esimerkiksi pääkaupunkiseudun, Tampereen ja Turun ratahankkeet, kuten Pisara- ja kaupunkirata sekä pikaraitiotiet, tuottaisivat paljon investointia suuremmat liikennehyödyt ja maksaisivat itsensä verotuloina.

Hallituksen liikennepolitiikka katsoo liiaksi menneisyyteen. Meidän on korjattava vanhat kuoppamme mutta rakennettava samalla tulevaisuutta.

Arvoisa puhemies! Vihreä eduskuntaryhmä yhtyy edustaja Taimelan esittämään epäluottamuslauseeseen.

**15.06 Katja Hänninen vas** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ministeri! Hallituksen mukaan kaukoliikenteen tukemisen tavoitteena on junaliikenteen palvelutason ylläpitäminen ja nostaminen sekä joukkoliikenteen käytön lisääminen. Hallitus kertoo talousarvioehdotuksessaan haluavansa tukea alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita, jos niitä ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Yleviä tavoitteita, mutta todellisuudessa hallitus leikkaakin VR:n ostopalvelumäärärahoja reilulla 12 miljoonalla ja joukkoliikennepalvelujen ostoja yhteensä 15 miljoonalla eurolla. Miten nämä leikkaukset tukevat alueellisia ja valtakunnallisia matkustustarpeita? Eivät mitenkään. Lisäksi syyskuussa VR ilmoitti 50 miljoonan euron säästöistä ja yt-neuvotteluista, joiden piirissä on noin 2 800 henkilöä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Nämä ovat yhdessä todella kovia iskuja maan harvaan asuttujen alueiden joukkoliikenteelle. Joukkoliikenteeseen kohdistuvat leikkaukset osuvat kohtuuttoman paljon varsinkin Itä-Suomen liikenteeseen. Hallituksen leikkausten takia suuri joukko ihmisiä ympäri Suomen on täysin tyhjän päällä, koska he eivät tiedä, miten ensi keväänä liikkuvat töihin, opiskelemaan, harrastamaan ja hoitamaan jokapäiväisiä asioitaan. Vasemmistoliitto ihmettelee, onko hallitus selvillä siitä, miten päätös vaikuttaa perheiden, sairaanhoidossa käyvien potilaiden, opiskelijoiden, työttömien ja työssä käyvien arkeen. (Markku Rossi: Ministeri Kyllösen aikaan ei ihmetelty mitään!) Joukkoliikenne on erityisen tärkeää lasten, nuorten ja ikääntyneiden liikkumiselle.

Arvoisa puhemies! Vasemmistoliiton mukaan sujuva joukkoliikenne on välttämätöntä, jotta ihmiset työllistyvät myös Ruuhka-Suomen ulkopuolella. Hallitus on puheissaan huolestunut työttömyydestä ja kilpailukyystä, mutta taas vievät teot vastakkaiseen suuntaan. Suomen kilpailukyky ja työttömyysluvut paranevat vain, jos tiet ja rautatiet ovat kunnossa. Onko hallitus tehnyt minkäänlaista vaikutusarviointia joukkoliikenteen leikkauksista, vai onko hallitus tässäkin uskollinen poukkoilevalle linjalleen, jossa ensin päätetään ja vasta sitten mietitään vaikutuksia? Taloudellisesti ja ekologisesti olisi järkevää kehittää bussi- ja junaliikennettä niin, että julkinen liikenne pystyy oikeasti tarjoamaan vaihtoehdon yksityisautoilulle. Realismia on, ettei syrjäseudulla ole usein lainkaan joukkoliikennettä käytettävissä. Tällöin oma auto on liikkumisen kannalta välttämättömyys, ei mikään vaihtoehto.

Liikenne- ja viestintäministeri Berner ilmoitti, että vielä tämän vaalikauden aikana koko henkilöliikenne raiteilla avataan kilpailulle. Kun hallituksen lakkauttamille linjoille ei yllättäen löydy markkinaehtoisia toimijoita, haluaa hallitus laittaa lapsen pesuveden mukana ja kilpailuttaa koko meidän raideliikenteen. Esimerkit Ruotsista ja Britanniaista eivät houkuttele, ja pitää muistaa, että me olemme huomattavasti harvaan asutumpi maa. Meillä on muutamia kannattavia raideosuuksia, jotka kyllä kiinnostavat näitä kermankuorijoita, mutta kuka enää sitten huolehtii koko valtakunnan liikenteestä, ellei tehdä veronmaksajille erittäin kallista tukiautomaattia yksityisille toimijoille? Porvarihallitus on tekemässä samoja virheitä, joita edellinen porvarihallitus teki löysäillessään postidirektiivissä ja vielä tehdessään postiasetuksesta yksityisiä kermankuorijoita suosivan.

Kun vasemmistoliiton Merja Kyllönen oli liikenneministeri, liikennepolitiikkaa johdettiin laajalla yhteisymmärryksellä. Vasemmistoliitolle tärkeään perusväylänpidon rahoitukseen koottiin parlamentaarinen korjaustyöryhmä, jonka suunnitelmien mukaisesti nyt edetään. Hallituksen tulisikin koota nyt samantapainen parlamentaarinen työryhmä pohtimaan koko joukkoliikenteen järjestämistapaa ja sitä, miten tästä voidaan rakentaa toimiva kokonaisuus.

Suomi on laaja, harvaan asuttu ja kaukana päämarkkinoista oleva maa. Tämä asettaa suuria haasteita liikennepolitiikalle. Vasemmistoliitto pitää välttämättömänä, että liikenneverkoston kunnosta ja toimivuudesta huolehditaan koko maassa. Tämä tarkoittaa kilpailukykyisiä vientisatamia, riittävän kattavaa lentoasemaverkostoa, hyvin toimivaa raideliikennettä ja nykyistä paremmassa kunnossa olevaa tieverkostoa. Ideologinen yksityistäminen ei kuulu meidän keinovalikoimaamme. Suomen menestyksen kannalta liikenneverkosto on yksi tärkeimmistä osatekijöistä. Tämä mahdollistaa elinkeinoelämän kilpailukykyä, ihmisten vapaata mahdollisuutta valita asuinpaikka ja ympäristökysymysten hallittua huomioimista. Kyse on myös hyvinvointivaltion tärkeistä perustoiminnoista.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Arvoisa puhemies! Vasemmistoliiton mielestä hallituksen päätös luopua pitkän aikavälin liikennepoliittisista selonteista, joita käsiteltiin (Puhemies koputtaa) parlamentaarisesti, oli paha virhe. Liikennepoliittikka on pitkäjänteistä mahdollisuuksien rakentamista. Nyt hallitus siirtyi (Puhemies koputtaa) lyhytnäköiseen vaalikausipoliittikkaan, joka johtaa varmasti poukkoiluun, eikä se palvele maan kokonaisuutta. Suomen Keskusta...

**Puhemies Maria Lohela:** Edustaja Hänninen, nyt täytyy päättää.

Arvoisa puhemies! Kannatamme edustaja Taimelan epäluottamuslause-ehdotusta.

**15.12 Thomas Blomqvist r** (ryhmäpuheenvuoro): Värderade talman! För att spara 15 miljoner minskar regeringen upphandlingen av trafiktjänster och lämnar många orter i vårt land helt utan tågförbindelse. Under de två tidigare valperioderna har staten satsat närmare 1 miljard euro på banavsnittet Seinäjoki—Uleåborg, nu dras tågturer in på det avsnittet. Det här är exempel på vad som håller på att hända inom spårtrafiken. Det kan inte vara klok politik.

En politiker måste vänja sig vid att få arga brev av sina väljare — det måste man tåla som beslutsfattare. Det är ändå inte många gånger som jag under mina drygt åtta år i riksdagen har fått så många arga brev på e-posten som när nyheten gick ut att Y-tåget mellan Helsingfors och Karis läggs ned.

Det handlar om en stor besvikelse hos enskilda, studerande och familjer som satsat på att bosätta sig nära järnvägen. Förutom att Y-tåget försvinner har flera kvällsturer dessutom dragits in, vilket försvårar pendlandet västerut från Helsingfors.

"Det viktigaste kriteriet var tågförbindelsen till Helsingfors då min fru och jag för sex år sedan flyttade till Karis." Så skriver en man till mig i sitt brev. Han fortsätter: "Till följd av tågindragningarna kommer Raseborg inte att vara en attraktiv ort för nya familjer och företag, och vi som bor här kommer att överväga att flytta bort."

"Jag är förbannad", avslutar han.

Arvoisa puhemies! Ruotsalainen eduskuntaryhmä yhtyy täysin sekä liikennepoliitikassa että kaavoituksessa vallinneeseen perusnäkemykseen, että hyvien liikenneyhteyksien ja erityisesti raideliikenneyhteyksien varaan on järkevää perustaa ja rakentaa sekä asuinalueita että yhdyskuntia, varsinkin ympäristön kannalta. Olemme raideliikenteen ystäviä, ja edellisessä liikennepoliittisessa selonteossa kirjattiin suuria panostuksia raideliikenteeseen. Viesti oli yksiselitteinen: meidän on pidettävä radat kunnossa ja hyödynnettävä tehtyjä investointeja.

Mutta mitä tekeekään nykyinen hallitus? Täysin aiemman painotuksen vastaisesti hallitus päättää leikata voimakkaasti ostoliikenteen määrärahoja, millä ei voi olla mitään muuta vaikutusta kuin se, mitä olemme viime kuukausina nähneet: VR on rajusti vähentänyt junavuorojaan.

Arvoisa puhemies! Vielä viime hallituksen aikana liikenne- ja viestintäministeriö antoi selviä signaaleja kunnille radan läheisyyteen rakentamisesta ja kaavoittamisesta. Meillä on tosin uusi liikenne- ja viestintäministeri, mutta miten kuntien on tulkittava ministeriön täyskäännöstä? Ovatko nyt kyseessä kokonaan uudet ihanteet?

Monen kunnan kehitysstrategia perustuu toimivaan raideliikenteeseen. Onko hallitus lainkaan ajatellut esimerkiksi Siuntion tilannetta? Kunnan keskustan nimi on itse asiassa

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Siuntion asema. Onko Siuntion asema tulevaisuudessa yhdyskunta, jossa junat eivät pysähdy?

Olen yrittänyt tässä kuvata, miltä hallituksen liikennepolitiikka vaikuttaa pelkästään yhden seudun näkökulmasta. Sillä, että valtio on jyrkästi vähentänyt ostojaan VR:ltä, on tietysti suuret vaikutukset eri puolilla maamme.

Järkevää kansantalouden hoitoa ei ole, että valtio tekee julkisin varoin lähes miljardin monivuotisen panostuksen Seinäjoen ja Oulun välisen radan parantamiseen ja sitten, kuten nyt on tapahtunut, vähennetään junavuoroja tällä rataosuudella.

Monien lakkautettujen junavuorojen vaikutukset maassamme eivät kohdistu ainoastaan henkilöliikenteeseen, vaan niillä on myös haitalliset vaikutukset viennille tärkeille tavarankuljetuksille.

Värderade fru talman! Regeringen svarar nu med att i en försnabbad tidtabell få till stånd en konkurrensutsättning av tågtrafiken. Svenska riksdagsgruppen ifrågasätter inte i sig en avreglering av tågtrafiken. Vi är medvetna om att det är något som man förbereder på bred skala inom EU.

Däremot ifrågasätter vi ministeriets uppspeedade tidtabell. Den verkar inte vara realistisk. Man måste gå noga till väga när man förbereder en konkurrensutsättning. Man måste skapa förutsättningar för intressenter, både när det gäller materiel och andra möjligheter. Man bör också ha en lösning för hur man gör med de banavsnitt som inte är av kommersiellt intresse. En konkurrensutställningsprocess går inte att fixa på ett halvt år.

Vi efterlyser alltså mer realism av regeringen. Och vi tror inte heller på att man kan ersätta tågförbindelser med marknadsmässig busstrafik. Det finns all anledning att betvivla att det över huvud taget kommer att inledas marknadsmässig busstrafik på just de sträckor som inte anses vara lönsamma för tågtrafik.

Värderade talman! Av ovanstående skäl förenar jag mig med ledamot Taimelas förslag om misstroende för regeringen.

**15.18 Sari Essayah kd** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenneyhteyksien heikkeneminen rapauttaa maakuntien edellytyksiä houkutella yritysinvestointeja, työvoimaa, opiskelijoita ja matkailijoita.

Edellinen hallitus linjasi liikennepoliittisessa selonteossaan, että "Suomen aluerakennetta kehitetään monikeskuksisena ja verkottuvana sekä hyviin liikenneyhteyksiin perustuvana kokonaisuutena". Tämä on periaate, josta meillä on Suomessa ollut pitkään yhteinen näkemys, ja siitä ei tule luopua.

Hallituksen päätös vähentää raideliikenteen ostopalveluliikennettä on lyhytnäköistä politiikkaa ja turhaa hätäilyä. Ilmoitus haja-asutusalueiden junavuorojen lakkauttamisesta tuli alkusyksystä täytenä yllätyksenä. Keuruu, Nurmes, Lieksa, Vilppula, Ähtäri, Siuntio ja moni muu paikkakunta jää kokonaan ilman junayhteyttä. Junayhteyksien heikentäminen vaikeuttaa ihmisten liikkumista erityisesti syrjäseudulla.

Ärade talman! Regeringens beslut att spara på inköp av tågtrafik påverkar ett stort antal finländare runt om i landet. Nedläggandet av stationerna i Ingå och Sjundeå samt minskandet av tågturer till Hangö är ett allvarligt slag mot den lokala befolkningen och näringslivet i västra Nyland.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Arvoisa puhemies! Kristillisdemokraattien mielestä raideliikenteen avaaminen kilpailulle ei itsessään ole pahasta, mutta se pitää tehdä hallitusti ja siten, että varmistetaan kattavat palvelut koko maahan. Kilpailun avaamisen kiirehtiminen on turhaa tilanteessa, jossa EU:n neljäs rautatiepaketti on kuitenkin vielä keskeneräinen. Huonosti toteutettu kilpailutus tuo alalle pahimmillaan ne kuuluisat kermankuorijat Ruuhka-Suomen kannattaville reiteille, ja harvaan asuttu maaseutu menettää vähäisetkin liikennepalvelunsa.

Lentoasemaverkon supistaminen on viime vuosina ollut usein esillä. Monet maakuntien kasvukeskukset ovat vaarassa jäädä ilman elinkeinoelämän tarvitsemia yhteyksiä. Tässäkin yhteydessä tulee tarkastella kokonaisuutta. Investoinnit Helsinki-Vantaan lentoasemaan ovat tärkeitä, mutta meidän tulee huolehtia myös maakuntakenttien elinvoimasta. Helsinki-Vantaan lentoasema tarvitsee toimivaa syöttöliikennettä myös kotimaassa.

Uudet digitaaliset palvelut vaikuttavat myös liikenteeseen. Taksiliiton Valopilkku-sovellus on yksi hyvä esimerkki. Uusia ideoita ja uusia palvelumuotoja tarvitaan, ja on hyvä, että hallitus suhtautuu myönteisesti innovatiivisiin, uusiin ratkaisuihin. Mahdollisen taksilain uudistamisen yhteydessä tulee muistaa, ettei kaikkea sääntelyä kannata heittää romukoppaan. Suomessa on tällä hetkellä erittäin luotettava ja myöskin turvallinen taksipalvelu. (Markku Rossi: Se pitää paikkansa!) Taksipalveluita on saatavilla koko maassa. Ei tarvitse mennä Tukholmaa kauemmas nähdäkseen, mitä tapahtuu, kun taksialan sääntelyä vähennetään liian paljon. (Markku Rossi: Det är sant!) Länsinaapurissa taksikalusto on vanhaa ja hinnoittelu totaalisen mielivaltaista. Huonoista kokemuksista ja esimerkeistä tulee ottaa oppia uudistuksia valmisteltaessa.

Arvoisa puhemies! Kristillisdemokraattinen eduskuntaryhmä on hallituksen kanssa samaa mieltä siitä, että Suomi nousee vain työnteolla. Haluamme kuitenkin muistuttaa hallitusta siitä, ettei kaikki kehitys tapahdu täällä pääkaupungissa. Uudet työpaikat syntyvät pieniin ja keskisuuriin yrityksiin maakunnissa. Panostukset esimerkiksi biotalouteen eivät ole kannattavia ilman kunnollisia ja luotettavia liikenneyhteyksiä. Lyhytnäköiset säästöpäätökset, jotka vievät mennessään kasvun edellytykset, eivät ole järkevää politiikkaa.

Arvoisa puhemies! Kannatan edustaja Taimelan epäluottamuslause-esitystä.

**Puhemies Maria Lohela:** Seuraavaksi ministeri Berner, 3 minuuttia tuosta puhujakorokkeelta, ja sen jälkeen käynnistetään debatti.

**15.22 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Päätös 15 miljoonan joukkoliikenneleikkauksesta tehtiin hallitusohjelman yhteydessä. Joudumme jatkossakin leikkaamaan palveluista taloutemme tilanteesta ja demokratian tilanteesta johtuen. Siksi on välttämätöntä, että kehitämme järjestelmää, mahdollistamme kasvua ja edistämme investointeja.

Junaliikenteen kilpailun avaaminen on yksi osa tätä kokonaisuutta. Uutta lainsäädäntöä kilpailun avaaminen ei tarvitse. Mutta jotta kilpailun avaamisen edellytykset olisivat mahdollisimman hyvät, olemme päättäneet ja sopineet VR:n kanssa velvoiteliikenteen käyttämisestä siirtymäajan yli vuoden 2016 loppuun saakka niillä yhteysväleillä, joita nytten uhkaa liikenteen lopettaminen ostoliikenteen lakkaamisen vuoksi ja joille ei muilla keinoin synny muuta junaliikennettä. (Antti Lindtman: Entäs sen jälkeen?) Näiltä osin liikenne tullaan avaamaan kilpailulle vuoden 2017 alussa, ja olen täysin samaa mieltä siitä, että se valmistelu vaatii vuoden 16 ajan hyvän valmistelun.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Meillä on useita kiinnostuneita toimijoita, jotka ovat valmiita tulemaan harjoittamaan raideliikennettä meidän raiteillemme, ja se vaatii ennen kaikkea yhteistyötä VR:n, yhteiskunnan, yhteisten uusien toimijoiden sekä markkinoiden välille. Sitä kautta me voimme luoda aidosti joukkoliikenteelle kasvua.

Tällä hetkellä henkilöliikenteestä noin 5 prosenttia on junaliikennettä. Hallituksen tavoite on ehdottomasti nostaa tätä matkustajamäärää. Sitä määrää emme saa nostettua ilman, että tarjonta lisääntyy, ja meidän tehtävämme on huolehtia, että tämä siirtymäkausi tehdään hallitusti ja myöskin osaavasti.

Olemme etuoikeutettuja siinä, että olemme kolmen viimeisen maan joukossa, jotka eivät ole avanneet kilpailua raideliikenteessä. Meillä on siis monia paikkoja, joista saamme oppeja ja joista voimme katsoa, millä tavalla eri keinoin liikennettä voidaan avata.

VR on ja tulee jatkossakin olemaan keskeinen toimija Suomessa raideliikenteessä. Mutta sen rinnalle tarvitaan tulevaisuudessa myöskin muita toimijoita.

Tärkeintä tällä hetkellä on nyt havainnollistaa se, että liikenne jatkuu meidän raiteillamme, ja olen aina ja kaikissa yhteyksissä todennut: se, minkä valtio nyt lopettaa, on ostoliikenteen ostaminen VR:ltä verovaroin. Me tulemme kaikin keinoin edistämään joukkoliikenteen kehittämistä Suomessa myös raiteilla.

**Puhemies Maria Lohela:** Pyydän niitä edustajia, jotka haluavat osallistua keskusteluun, ilmoittautumaan nousemalla seisomaan ja painamalla V-painiketta.

15.25 **Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minä haluan vielä muistuttaa, mistä nyt on tänään kysymys: 28 juna-asemaa ollaan sulkemassa. Nyt lakautettavilla vuoroilla on tehty 550 000 matkaa vuodessa. Liikennöinti lopetetaan kokonaan reiteillä Tampere—Keuruu, Jyväskylä—Haapamäki—Seinäjoki, Joensuu—Nurmes, Helsinki—Karjaa elikkä niin sanottu Y-juna, ja tarjonta vähenee rataosilla Kouvola—Kotka, Hanko—Karjaa, Kajaani—Oulu, Seinäjoki—Rovaniemi, Kokkola—Oulu, Helsinki—Kouvola—Kuopio ja Kuopio—Kouvola.

Tässä on äärettömän isosta kokonaisuudesta kaiken kaikkiaan kysymys, ja nyt herääkin kysymys, uskovatko oikeasti hallitus ja ministeri Berner, että markkinat hoitavat onnistuneesti kokonaisuudessaan tämän koko paketin ja paletin kasaan.

15.27 **Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Toimivat ja turvalliset liikenneväylät koko Suomessa ovat ihmisten liikkumisen, asumisen, yrittämisen ja elinkeinoelämän toimivuuden kannalta äärettömän tärkeitä asioita. Liikenneverkoston on katsottava kokonaisuutena, johon kuuluvat kaikenasteiset tiet, rautatiet, vesiväylät, lentoliikenne sekä myös laajakaista- ja sähköiset viestintäyhteydetkin.

Perusväylien korjausvelka on tällä hetkellä noin 2,5 miljardia euroa. Siksi on hyvä, että hallitus ohjaa korjausvelan kasvun pysäyttämiseen ja sen hallittuun vähentämiseen kolmen vuoden aikana yhteensä 600 miljoonaa euroa. Se antaa turvallisen pohjan lähteä parantamaan myös joukkoliikennepalveluja tulevaisuudessa.

15.27 **Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallitus on tosiaan istunut 23 viikkoa, ja tähän asti me olemme kuulleet (Eduskunnasta: Se näkyy!) huomattavissa määrin opposition suunnasta kritiikkiä, joka on osin aiheellistakin. (Jukka Gustafs-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

son: Kyllä, kyllä!) Mutta kritiikki menettää merkityksensä, jos sillä ei ole mitään vaihtoehtoja, ja niitä emme ole kuulleet vielä yhtään.

Osa kritiikistä osoittaa kilpailutuksen avaamiseen. Viime kaudella Euroopan rautatiepaketti nelonen, jonka päätöksen vastalauseita täällä jo lainattiinkin — kiitos siitä, että meidän oiva työemme huomataan — avasi rautatieliikenteen kilpailulle.

Toinen asia, mikä oli viime kauden päätöksiä: linja-autoliikenne aukesi kilpailulle. Jo silloin me varoitimme kermankuorinnasta. Tämä teidän välikysymyksenne on vähän niin kuin itseään moittisi.

**15.28 Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täytyy ilahtuneena olla kiitollinen siitä, että ministeri on tarmokkaalla otteella ottanut käsiin tämän meidän liikennejärjestelmän uudistamisen liikennekaaren muodossa. Se on varmasti sellainen tarpeellinen työ, johon me tulemme nyt sitten keskittymään.

Samassa yhteydessä täytyy hieman ihmetellä tätä opposition välikysymyksen heppoisuutta. Kyllä meillä nyt Suomen liikenteessä muitakin kehittämiskohteita on kuin pelkkä raideliikenne. Kun siihenkin nyt korvaavia vaihtoehtoja on jo saatu aikaan, niin täytyy ihmetellä, että hallitusta nyt aletaan 15 miljoonan euron säästön takia kaatamaan. (Katja Taimelan välihuuto)

Nyt kun ääneen pääsin, niin käyttäisin tilaisuutta hyväkseni ja kysyisin ministeriltä: missä vaiheessa on tämä joukkoliikenteen digitaalisten lippujen myyntijärjestelmä? Esimerkiksi bussilippujen hankintahan on tällä hetkellä hyvin hankalaa; joka paikkakunnalla on erilainen tapa tehdä se, ja joutuu käymään siellä sun täällä. Lippuja ei voi esimerkiksi netistä ostaa. Onko odotettava koko järjestelmän uudistumista, vai olisiko toiveissa saada valtakunnallinen lipunmyyntijärjestelmä (Puhemies koputtaa) jo aiemmin?

**15.30 Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ensinnä edustaja Jaloselle: SDP:n vaihtoehto on autoverosta hieman tinkiminen. Sillä voidaan rahoittaa tämä 15 miljoonan vaje.

Mutta, arvoisa ministeri, te ilmoititte tänään, että hallitus on jälleen perääntynyt omista päätöksistään opposition ja huonon harkinnan jälkeen. Te ilmoititte, että VR:n velvoiteliikennettä lisätään 5 miljoonalla eurolla. Kuitenkin teidän budjettiesityksenne leikkaus on 15 miljoonaa euroa. Nyt te tarjoatte 5:tä miljoonaa euroa. Missä on se 10 miljoonaa euroa, joka jää uupumaan? Kertokaa eduskunnalle, mitkä rataosat ja mitkä junat ostetaan tällä 5 miljoonalla eurolla. Teidän täytyy se meille kertoa. (Eduskunnasta: Hyvä!)

**15.30 Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Rataliikenne edellyttää raskaita investointeja ja kannattaa vain pitkillä takaisinmaksuajoilla, etenkin Suomessa, jonka kapeille raiteille ei noin vain siirretä vanhaa kalustoa muista Euroopan maista. Siinä kilpailutus voi parantaa rataliikenteen laatua ja saatavuutta, mutta on olemassa myös vaihtoehto, että ennakkokyselyistä huolimatta millekään kilpailulle avattavalle rataosuudelle ei lopulta löydy kaupallista yritystä hyväksyttävällä liiketoimintamallilla. Kysynkin: Onhan meillä olemassa jokin suunnitelma B siltä varalta, että kilpailu ei Suomen ratojen henkilöliikenteessä onnistu? Miten silloin turvataan liikenteen jatkuvuus myös sellaisissa paikoissa, minne ei muuten ole toimivaa joukkoliikennettä? (Eduskunnasta: Hyvä kysymys!)

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

15.31 **Katja Hänninen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vasemmistoliitto haluaa kehittää Suomea niin, että koko Suomi pysyy asuttuna, ja turvata sen, että yritystoimintaa löytyy meillä täältä Helsingistä ihan pohjoiseen Suomeen asti. Olisinkin kysynyt ministeri Berneriltä: kun viime vaalikaudella toimi tämä perusväylänpidon rahoitukseen suunnattu parlamentaarinen korjaustyöryhmä, voisitteko te tukea tätä vasemmistoliiton esitystä siitä, että nyt sitten koottaisiin tällainen samantyyppinen parlamentaarinen työryhmä, joka yhdessä pohtisi yli puoluerajojen koko tätä joukkoliikenteen järjestämistä ja sitä, miten tosiaan me saisimme toimivan joukkoliikennejärjestelmän, kun ollaan puhuttu palveluketjuista ja niin edelleen? Me toivomme, että me voisimme olla tässä mukana kehittämässä yhteistä kotimaatamme ja huolehtimassa siitä, että tämä meidän kilpailukykyämme säilyy myös tulevaisuudessa.

15.32 **Thomas Blomqvist r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yhdyn siihen edustaja Wallinin esittämään kysymykseen, että mitä näillä 5 miljoonalla nyt sitten ostetaan vuoden 2016 aikana. Olen esimerkiksi ymmärtänyt Siuntion osalta, että kunta on tuntenut itsensä pakotetuksi etsimään ratkaisuja, joissa kunta itse valtion sijasta maksaa tästä liikenteestä. Mitä neuvotteluja esimerkiksi valtiovallan ja Siuntion kanssa on käyty?

Ja sitten toisena kysymyksenä: miten hallitus aikoo turvata raideliikenneyhteydet niillä seuduilla ja niillä osuuksilla, missä kannattavaa liikennettä ei synny?

15.33 **Sari Essayah kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä oppositio on aiheellisesti esittänyt sen huolen, että kun kilpailu hätiköidysti avataan, niin se kyllä tuo markkinaehtoista liikennettä kasvukeskusten kannattaville raiteille mutta haja-asutusalueitten liikenteen rahoittaminen jää sitten yksinomaan veronmaksajien kontolle. Postipalvelujen vapauttamisen yhteydessä direktiivi mahdollisti tällaisen niin sanotun korvausrahasen perustamisen, kunhan maksuosuuksia määriteltäessä noudatettaisiin suhteellisuus-, avoimuus- ja myöskin syrjimättömyysperiaatetta. No, tämä mahdollisuus silloin aikoinaan kansallisesti sössittiin, mutta millä tavoin hallitus aikoo nyt sitten varmistaa sen, että markkinaehtoiset toimijat tulevat myöskin mukaan rahoittamaan näitä haja-asutusalueitten liikenneyhteyksiä? Ja kun sanoitte, että uutta lainsäädäntöä ei kuitenkaan tarvita, niin eikö tällaisessa tilanteessa tarvita uutta lainsäädäntöä, jos halutaan, että jollakin tavalla myös nämä niin sanotut kermankuorijat ovat sitten vastuussa haja-asutusalueitten liikenteestä?

15.34 **Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä, että Sipilän hallitus ensinnäkin antaa rahaa teiden ja rautateiden korjausvelan hoitamiseksi. Mutta mitä tulee tähän henkilöjunaliikenteeseen, niin totta kai se on herättänyt Pohjois-Pirkanmaalla huolestuneita ääniä. Ja olen tyytyväinen, että te, ministeri, olette neuvotellut VR:n kanssa, niin että uhan alla olevia junavuoroja voitaisiin ensi vuonna vielä jatkaa. On hyvä kuulla myös se, että bussivuoroja olisi tulossa esimerkiksi Tampere—Keuruu-välille, jopa kuusi bussivuoroa.

Mutta joka tapauksessahan me joudumme EU:nkin vaatimana avaamaan jossain vaiheessa henkilöjunaliikenteen kilpailutuksen, ja vuonna 2017 se olisi sitten mahdollista aloittaa. Yksityisiä operaattoreita on ilmoittautunut tähän jo mukaan. Mutta täytyy pitää huoli siitä, että se ei ole pelkkää kermankuorintaa, mitä täällä on esitetty tästä asiasta myös huolia, vaan niin, että jos juna esimerkiksi saa supervuoron Tampere—Helsinki-välille, niin sen pitää jatkaa siitä sitten aina Keuruulle saakka. Eihän näitä vuoroja toki voida

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

vastikkeettomasti antaa. Heitähän kiinnostaisi vain (Puhemies koputtaa) tietysti sitten ajaa näitä kannattavia vuoroja.

Ja myös tietysti täytyy hallitusti ja hyvin tehdä tämä kalustoyhtiö, josta voivat sitten (Puhemies: Aika!) operaattorit junia liisata.

**15.35 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täytyy ensimmäiseksi huomauttaa hallitukselle, että kyseessä on huomattavasti laajempi kysymys kuin pelkästään junavuorojen lakkauttaminen. Käynnissä on aluepolitiikan alasajo, joka on tuhoisaa alueiden ja maakuntien kehitykselle. Maakunnissa lakkautetaan junavuoroja ja kasvukeskusten välisiä vuoroja harvennetaan. Maakuntien lentokentät ovat uhan alla, ja Finnairin myynnillä spekuloidaan.

On huomattava, että kokoomus oli ryhmäpuheenvuoroissa ainoa, joka alkuun puolusti opposition välikysymyksen merkityksellisyyttä. Tämän tosin edustaja Kopra tuossa veti omassa puheenvuorossaan pois.

**15.36 Sampo Terho ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus pohtii liikenekysymyksiä, niin kuin muitakin, hyvin kokonaisvaltaisesti, ja on hienoa, että hallitus samaan aikaan vähentää yksityisautoilun ryöstöverotusta mutta kuitenkin miettii myös julkisen liikenteen merkitystä. Kysymys tässä uudistuksessa on nimenomaan yhteyksien turvaamisen ja toisaalta julkisen liikenteen tehokkuuden mahdollisimman hyvän tasapainon löytämisestä.

Oppositio arvostelee meitä kovasti, että hallitus on esittänyt kritiikkiä omaan esitykseensä. Eikö ole hyvä ja oikea merkki, että me emme sokeasti liiku eteenpäin vaan keskustelemme ja pohdimme tämänkin asian yhtä tarkkaan kuin muutkin? Meidän on turvattava yhteydet, mutta ilman kohtuutonta räsitusta julkiselle taloudelle. Eihän sentään voida olettaa, että ylläpidetään kaikkia sellaisiakin reittejä, joilla ei yksinkertaisesti ole riittävää kysyntää.

Eli yhteenvetona: Yksityiskohdat tästä uudistuksesta edelleen tarkentuvat, mutta periaatteet ovat selvät. Palvelut turvataan, (Puhemies koputtaa) tehokkuutta etsitään, ja jos siirtymäajan puitteissa nämä periaatteet eivät toteudu, (Puhemies: Aika!) hanke ei etene, mutta kun ne toteutuvat, se etenee.

**15.37 Antti Lindtman sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä perussuomalaisten eduskuntaryhmän puheenjohtaja Sampo Terhon linja, jossa hän sanoi, että ei voi edellyttää, että tuetaan niitä vuoroja ja alueita, jotka eivät markkinaehtoisesti itse liiku, on kova linja. (Eero Heinäluoma: Se on kova linja!) — Se on todella kova linja. — Se tarkoittaa sitä, että juuri Tampereen alapuolella ei joukkoliikennettä tässä maassa ole, ottaen huomioon sen, että nimenomaan viime kaudella perussuomalaiset oli se puolue, joka vastusti raideliikenteen avaamista ylipäätään, edes sen vuoden 2024 jälkeen, johon sitä on hallitus valmisteltu. Ja nyt sitten täällä ilmoitetaan, että ei pidä tukea niitä, mitkä ovat kannattamattomia.

Kun puolueen varapuheenjohtaja Sebastian Tynkkynen sanoi taannoin, että perussuomalaisilla ei ole enää takkeja käännettävänä, niin näyttää siltä, että vielä löytyi yksi takki, joka pystytään kääntämään.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**15.38 Sampo Terho ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen jo tottunut näihin huumoripitoisiin puheenvuoroihin meidän ryhmäpuheemme jälkeen. En ole aivan varma, onko tarkoitus edes ottaa vakavasti näitä esitettyjä lainauksia, jotka ovat kohtuullisen epätarkkoja verrattuna juuri minuutti sitten pidettyyn puheeseen. Mitä sanoin, oli se, että reittejä, joita ei riittävästi käytetä, jotka arvioidaan kannattamattomiksi ja tehottomiksi, voidaan harkita uudelleen, ja tämä ei liene aivan kohtuuton lähtökohta.

Myös muistutan oppositiota siitä, että kun te tarjoatte jatkuvasti vaihtoehtona autoveron alennusta, niin kuinka monta kertaa te aiotte tarjota saman veron poistamisen erilaisten menojen lisäyksen korvaamiseksi. Te olette nyt vähintään 2 miljardin edestä jo tarjonneet täällä 200 miljoonan veroleikkauksen kieltämistä tai perumista. Joten odotamme sitä vakavaa vaihtoehtoa ja niitä asiallisia vastauspuheenvuoroja, joilla päästäisiin etsimään tätä julkisen liikenteen tehokkuuden ja yhteyksien turvaamisen tasapainoa.

**15.39 Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kysyn ministeri Berneriltä: miten hallitus on onnistunut täyttämään lupauksensa korvaavien liikenneyhteyksien turvaamisesta siellä, missä VR:n ostopalvelusopimusten päättäminen vie raideyhteydet maaliskuussa 2016?

Tarkennan tätä kysymystä kolmella täsmäkysymyksellä: Onko kaikille lakkautuville raideyhteyksille löytynyt yksityinen toimija takaamaan korvaavan liikenteen? Numero 2: onko yksityiset liikennöitsijät veloitettu kilpailutuksissa hoitamaan kannattavien reittien ohella myös kannattamattomia reittejä? Ja kysymys 3: Jos vastaus ensimmäiseen kysymykseen ei ole yksiselitteinen "kyllä", milloin ja miten korvaava liikenne toteutuu? Ja jos vastaus toiseen kysymykseen ei ole yksiselitteinen "kyllä", miten kannattamattomien reittien korvaava liikenne saadaan järjestettyä? — Kiitoksia. (Antti Lindtman: Hyviä kysymyksiä!)

**15.40 Arto Satonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mitä siihen tulee, mikä on yhteiskunnan vastuu niitä reittejä kohtaan, joilla liikenne itsellään ei kannata, niin totta kai näin laajassa maassa tarvitaan myös yhteiskunnan tukea. (Eduskunnasta: Kyllä tarvitaan!) Mutta samaan aikaan on totta nimenomaan se, minkä ministeri Berner täällä sanoi, että jos meidän järjestelmämme ei ole sellainen, että se kannustaa tekemään yksityisiä investointeja liikenteeseen, niin meidän rahamme eivät riitä siihen, että me saamme toimivan joukkoliikenteen ja toimivan liikennejärjestelmän koko maahan, ja tämä on se keskeinen ajatus, joka tässä liikennekaudessa, mitä ministeri vie eteenpäin, minusta erittäin hyvin käy ilmi. Tämä on todella kunnianhimoinen hanke, ja toivotan sille menestystä, jossa yhtenä osana on tämä raideliikenteen kilpailun vapauttaminen, joka tietenkin tapahtuu vähitellen.

Mitä vielä sitten tulee suhteessa aikaisempaan, niin kyllä tämä korjausvelan kimppuun käyminen on nyt poikkeuksellista, ja siitä pitäisi (Puhemies koputtaa) minusta oppositionkin antaa tunnustusta.

**15.41 Paavo Arhinmäki vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vuonna 2013 asiantuntijaselvityksessä suositeltiin, että kilpailulle avaaminen, mahdollinen sellainen, tehdään rauhallisesti ja asteittain. Mitä ministeri Berner nyt on tekemässä? Avaamassa puolessa vuodessa. Voisi kysyä, eikö hallitus ole jo riittävästi viimeisten kuukausien ai-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

kana huomannut, että ilman vaikutusarvioita hätäisesti ei kannata tehdä massiivisia päätöksiä.

Arvoisa rouva puhemies! Meidän parhailla rataosuuksilla kapasiteetti on jo täynnä. Kun tässä sanotaan, että parannetaan meidän palveluita, kysymys on siitä, että kyllä nämä täynnä olevat kapasiteetit kelpaavat yksityisille yrityksille kermankuorintaan, voitontavoitteluun, mutta kuka ajaa tässä laajassa maassa ne osuudet, joissa liikenne ei ole kannattavaa? Minusta on aivan oikein eteläsuomalaisena, helsinkiläisenä kansanedustajana, että Etelä-Suomen liikenteellä tuetaan myös harvemmin asuttujen alueiden liikennettä. Jos mennään tähän kermankuorintamalliin, (Puhemies koputtaa) silloin jäävät kaikki muut paitsi nämä yksittäiset... (Puhemies: Aika!)

**15.43 Antti Rinne sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen useaan otteeseen joutunut käyttämään täällä puheenvuoron siitä, että hallitus jakaa suomalaista yhteiskuntaa kahtia, on sitten kysymys eläkeläisistä, työttömistä, lapsiperheistä taikka lasten tulevaisuudesta varhaiskasvatuksen tai peruskoulutuksen näkökulmasta.

Haluaisin todeta sen, että tämä liikennepoliittinen linjaus hallitukselta tarkoittaa kansalaisten yhdenvertaisuuden näkökulmasta kielteisyyttä ja maakuntien ja kaupunkien vetovoimalle ongelmia. Haluaisin myöskin viitata tuohon edustaja Arhinmäen puheenvuoroon ja kysyä sitä, onko tehty vaikutusarviota, kuinka paljon nämä valtiontalouteen tulevat säästöt, leikkaukset vaikuttavat aluetalouteen tai kuntien talouteen noilla alueilla. (Paavo Arhinmäki: Nyt tulee kovaa kritiikkiä hallitukselle!)

**15.43 Antti Rantakangas kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Oli erittäin valaisevaa kuulla, että myös puheenjohtaja Arhinmäki hyväksyy kilpailun henkilöliikenteeseen. Oli kysymys vain pienestä aikataulukysymyksestä, millä aikataululla sitä avataan. Eli tässä mielessä meillä on hyvin suuri yksimielisyys tästä asiasta.

Mielestäni ministeri Berner on hyvin päättävällä tavalla lähtenyt uudistamaan tätä liikennesektoria. Kyllä me kaikki tiedämme: se on hyvin säännelty ja byrokraattinen. Ja minä ainakin luotan siihen, mitä ministeri täällä on sanonut. On täysi luottamus, että ne korvaavat toimet, mitä tarvitaan niihin vuoroihin, jotka nyt ovat lakkaamassa VR:n toimesta, saadaan liikennöityä asianmukaisella tavalla, samalla tavalla kuin saadaan uudistettua sitä lainsäädäntöä tämän liikennekaarihankkeen muodossa.

On historiallista, että tämä hallitus pistää seuraavan kolmen vuoden aikana noin miljardi euroa korjausvelan pienentämiseen — noin miljardi euroa yhteensä, jolla kurotaan umpeen sitä velkaa, mikä on kasvanut viimeisten vuosikymmenten aikana. Se on aivan tunnustuksen arvoinen asia ja historiallinen asia.

**15.45 Paavo Arhinmäki vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun edustaja Rantakangas otti puheenvuoron, odotin, että sieltä olisi tullut kovaa kritiikkiä hallitukselle siitä, että maakunnat on unohdettu, alueita jaetaan, maakunnat hylätään. Tästähän tässä keskustalaisen liikenneministerin esityksessä on kysymys. Ja voi vain kuvitella sitä edustaja Rantakangasta, joka viime kaudella olisi terrierimäisesti käynyt tähän maan jakamisen kimppuun.

Arvoisa puhemies! Edustaja Rantakangas myös kuunteli hyvin epäselvästi ilmeisesti, mitä minä sanoin. Sanoin, että kun 2013 selvitettiin mahdollista kilpailulle avaamista, niin silloin asiantuntijat sanoivat, että jos tällainen tehdään, niin se pitää tehdä rauhallisesti ja

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

asteittain. Ministeri Kyllönen, joka puolusti maakuntia, oli harvaan asuttujen seutujen puolella. Mitä hän teki? Yksinoikeussopimus jatkettiin vuoteen 2024. Kainuu kiittää, Pohjois-Suomi kiittää ja (Puhemies koputtaa) itkee edustaja Rantakankaan puheenvuorolle. (Naurua)

**15.46 Antti Rantakangas kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuossa kollega Alatalo kertoi, että ministeri Kyllösen aikana lakkautettiin 23 000 bussivuoroa. (Mikko Alatalo: Kyllä!) Ajatelkaa: aivan valtava määrä. (Välihuutoja — Puhemies koputtaa) Minä en olisi tätä uskonut, mutta kun asiantuntija sanoo, niin onhan se valtava määrä. Liikenne- ja viestintäministeriön budjetti on 2,9 miljardia euroa, nyt puhutaan 15 miljoonasta eurosta. Mittasuhteet — te olette lillukanvarsissa kiinni, edustaja Arhinmäki ja sosiaalidemokraatit, aivan lillukanvarsissa.

Tämä hallitus kehittää maakuntia tasapainoisesti, panostaa korjausvelan pienentämiseen, mikä näkyy tuolla maakuntien Suomessa, parantaa jokaisen Suomen maakunnan mahdollisuuksia kehittää elinkeinoelämää, hyödyntää biotalouden voimavaroja ja niitä raaka-aineita, joilla Suomi saadaan nousuun. Tänä päivänä, jolloinka meillä on Suomessa, ja maailmalla, paljon suuremmat murheen aiheet, on tämä Pariisin kriisi ja niin edelleen, täällä puhutaan 15 miljoonan paketista, joka on tarkoitus hoitaa ministeriön toimesta erinomaisen vaikuttavalla, hyvällä tavalla.

**15.47 Antti Lindtman sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllähän tämä nyt osoittaa, että keskustalla on kahdet vankkurit. (Eero Heinäluoma: Näin on, jälleen kerran!) Maakunnissa näitä ministeri Bernerin, keskustaministeri Bernerin, tekemiä leikkauksia miehekkäästi vastustetaan ja täällä sitten vähemmän kunniakkaasti ne hyväksytään.

Vielä mitä tulee tähän edustaja Rantakankaan puheenvuoroon, niin yhtään niistä päätöksistä, joita keskusta viime kaudella kritisoi, se ei peru, päinvastoin, nyt se ulottaa leikkaukset tänne junaliikenteen puolelle. Ja vielä mitä tulee näihin investointeihin, niin totuus on se, että Sipilän hallituksen aikainen investointivolyymi liikenteessä on yli miljardin pienempi kuin edellisen hallituksen. Se on totuus.

Arvoisa puhemies! Ministeri Berner, te sanoitte, että näille raideosuuksille tulee muuta liikennettä. Nyt te myönsitte, että ei tule. Nyt te joudutte taipumaan ja käyttämään VR:n velvoiteliikennettä 5 miljoonan euron arvosta. Kertokaa nyt, mille liikenneosuuksille nämä tulevat. Maakunnissa odotetaan teidän tietoaanne.

**15.48 Carl Haglund r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On selvää, että vapaa kilpailu voi, jos se onnistuu, parantaa kansalaisten palveluita. Hyvä näin, jos hallitus tätä suunnittelee, mutta kysymys kuuluu, onko tämä nyt hyvin suunniteltu. Kyllä tämä vain näytti siltä, että ensiksi tehtiin leikkauspäätös, sitten tuli kritiikkiä, sitten tajuttiin, että ehkä pitäisi löytää joku korvaava ratkaisu, ja hyvä, että etsitään korvaavaa ratkaisua.

Ministeri Berner, se, mikä monia meitä huolestuttaa, on se, onko tämä oikeasti hallussa niin, että maaliskuussa varmasti kaikki pääsevät töihin ja opiskeluiden pariin. Tähän mennessä meitä kaikkia ei ole kyetty siirtämään vakuuttamaan. Olette tehnyt lupauksia.

Toivon myös näihin edustaja Touko Aallon kysymyksiin vastauksia, koska moni meistä pohtii, miten tämä saadaan kuntoon ja haltuun. Moni meistä pohtii myös sitä, miten saadaan toimivat markkinat, mistä yhtäkkiä syntyvät ne toimijat, jotka kykenevät niitä palveluita tarjoamaan näin lyhyellä aikavälillä. Jos voisitte vähän sitä avata, mistä nämä toimijat

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

tulevat yhtäkkiä meidän markkinoille niin, että saadaan se tarjontapuolikin kuntoon. Näihin toivotaan vastauksia. Moni kansalainenkin niitä toivoo.

**15.49 Peter Östman kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! VR on antanut yhtiönä myös ympäristölupauksia. Käytännössä VR:n politiikka päästöjen, energiankulutuksen osalta tarkoittaa nyt, että samalla kun VR parantaa omaa kuvaansa ympäristöasioissa, se siirtää selän takana pienempien asemien henkilömatkustajat surutta toisen kulkumuodon eli henkilöautoilun pariin, niin kuin me olemme tässä useammassa puheenvuorossa kuulleetkin. VR:n junavuorojen lakkauttamista ei voi millään muotoa pitää Euroopan unionin, Suomen valtion tai edes maakuntien asettamien päästötavoitteiden tai kestävä kehityksen mukaisena.

Arvoisa ministeri, teillä on rautainen kokemus elinkeinoelämästä. Toimiessanne yritysmaailmassa totuitte tekemään swot- tai nelikenttäanalyysjä ennen tärkeitä strategisia päätöksiä. Kysynkin: jäikö tämä nelikenttäanalyysi tekemättä ennen kuin junavuorojen lakkauttamispäätös syntyi?

**15.50 Markku Rossi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! SDP on liikkuttavan hyvä huolenkantaja. Tosin tuo omatunto näyttää heräävän aina vain oppositiossa. Minulle jäivät viime kaudella mieleen ne tuhannet ja tuhannet kylmät linja-autoasemat ja pysäkit ennen kaikkea teiden varsilla, jotka menettivät tuon linja-autoliikenteen ja ne ihmiset siinä samalla.

Edustaja Arhinmäki, teidänkin puolueen riveistä täällä salissa, siis tuolla päätalon salissa, sanottiin, että ei kannata tyhjillä linja-autovuoroilla ajaa. No, ei tietystikään kannata. Mutta se asenne oli käsin kosketeltava sen suhteen, kuka kantoi maakuntien tai joukkoliikenteen puolta.

Arvoisa puhemies! Investoinneissa on jääty jälkeen. VR:n kilpailukyky on heikentynyt, kun esimerkiksi Oulusta Kuopioon linja-autot kulkevat nopeammin kuin junat. Se ongelmahan on syntynyt jo silloin, kun ei ole pidetty korjausvelasta huolta. Nyt se tehdään.

Kun, edustaja Lindtman, te sanoitte, että tämän hallituksen ja keskustan aikana ei tehdä muutosta, nyt se tulee juuri näiden investointien kautta. (Puhemies koputtaa) Panostamme teihin, rautateihin, toisin kuin teidän hallituskautenne aikana.

**15.51 Antti Lindtman sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jos nyt katsoo taas tätä hölmöläisen peiton jatkamista, jota hallitus suorittaa, niin ensinnäkin nämä säästöt näissä liikenneinvestoinneissa ovat pysyviä ja sitten väliaikaisesti tuodaan parisataa miljoonaa per vuosi. Lopputulema on se, että jos katsoo koko liikenneinvestointipottia, niin investointitaso on miljardin alhaisempi tällä hallituksella. (Touko Aalto: Tylyä!) Kuvaavaa on se, että tällä hetkellä liikenneministeriöllä ei ole olemassa edes päivitettyä investointiohjelmaa. Melkoisen tyly linja keskustajohtoiselta liikenneministeriltä.

Mutta, arvoisa ministeri, kertokaa nyt vielä, kun te nyt myös myönnätte ja taivutte siihen, että te joudutte jotain tekemään näille lakkautetuille liikenneyhteyksille, käykö tässä niin kuin tässä eläkkeensaajien asumistuessa, että ensin korjataan ja kohta te sitten lopullisesti joudutte perumaan tämän hölmön päätöksen, koska kuten edustajat Pekkarinen, Pirttilahti, Savola, Kalmari ja ministeri Vehviläinen, joka täältä poistui, ovat todenneet, nämä päätökset eivät kestä tarkastelua maakuntien elinvoiman kannalta.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**15.53 Markus Mustajärvi vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuo on aivan totta, että keskustalaiset kansanedustajat moittivat ministeri Berneriä maakunnissa niin, että minua ujoa oppositiomiestä ihan hirvittää, (Naurua) ja täällä salissa puheet ovat sitten aivan toisenlaisia.

Minun poliittisen urani hienoin taistelu on ollut Kemijärven junakapina. Siinä seudullisten toimijoitten ja maakunnan yhteistyöllä saimme pelastettua junayhteyden, ja myöhemmin tehtiin päätös koko rataosuuden sähköistämisestä ihan sinne sellutehtaan alueelle asti. Sen jälkeen sinne alueelle on lupeissa satoja uusia työpaikkoja. Tämä on malliesimerkki siitä, kuinka liikenneinfraalla voidaan tukea suoraan elinkeinoelämää ja työllisyyttä. Ministeri Berner, kun teidän linjauksenne ovat niin huolestuttavia, niin voitteko antaa takuun siitä, ettei tämän Kemijärven junayhteyden eteen synny uusia uhkia?

**15.54 Toimi Kankaanniemi ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sosialidemokraateille on valmiina seuraavien eduskuntavaalien vaalislogan. Se on "mikään ei muuttua saa". (Naurua) Teillä on käsijarru päällä koko ajan. Te teette välikysymyksiä kaikista aiheista ja vastustatte kaikkea esittämättä mitään vaihtoehtoa. Tämä on aivan käsittämätöntä oppositiopolitiikkaa.

Täällä on todettu, että nyt hallitus investoi väyläverkostoon historiallisen paljon eli korjausvelkaa kurotaan ensimmäisen kerran selkeästi umpeen. Näin ei ole tapahtunut muistaakseni koskaan.

Mitä tulee junavuoroihin, niin esimerkkinä Haapamäen kautta kulkevat junavuorot voidaan markkinaehtoisesti korvata linja-autoliikenteellä. Tämähän tuottaa valtiolle säästöä, kun tuetusta liikenteestä päästään markkinaehtoiseen, josta vielä tulee verotulojakin.

**15.55 Kalle Jokinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! 93 prosenttia henkilöliikenteestä kulkee kumipyörillä. Pääasiassa se on henkilöautoilla tehtävää työmatkaliikennettä. Sieltä löytyvät ne kannattamattoman junaliikenteenkin maksajat, eli jokuhan aina maksaa sen kannattamattomankin liikenteen.

Minä olen ihmetelty, millä kiihkolla SDP haluaa pitää kiinni autoverosta ja kurittaa niitä työssä käyviä suomalaisia duunareita, joilla on pakko olla henkilöauto, jotta he pääsevät käymään töissä. Minä ihmettelen, millä kiihkolla SDP haluaa kurittaa näitä työssä käyviä ihmisiä.

Kokoomus haluaa kannustaa näitä ihmisiä. Sen takia polttoaineverotusta ei nyt nosteta. Sen takia on kokeiltu romutuspalkkiota, josta tuli menestys. Sen takia tehdään autoveron alennus. Sen takia panostetaan liikenneverkon korjausvelan kattamiseen, valtava historiallinen panostus: 600 miljoonaa plus 364 miljoonaa kärkihankkeisiin. Tämä sitten kääntöpuolella, että jos on asemia, joissa on vain neljä matkustajaa päivässä, (Puhemies koputtaa) niin se, että pitäisi hinnalla millä hyvänsä pitää se liikenne siellä, ei ole tätä päivää.

**Puhemies Maria Lohela:** Vielä edustajat Henriksson ja Krista Kiuru, ja sitten ministeri vastaa.

**15.56 Anna-Maja Henriksson r** (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Det är klart att fungerande infrastruktur är viktigt för alla människor i vårt land, och också för vårt näringsliv. Framför allt det exportinriktade näringslivet behöver hamnar, järnvägar och fungerande flygfält för att kunna stärka tillväxten i vårt land.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Eli luodaksemme lisää työpaikkoja me tarvitsemme toimivaa infrastruktuuria tässä maassa. Se on elinkeinoelämämme peruspilareita. Jotta me pystymme viemään enemmän tuotteita maailmalle, meillä pitää olla toimivat sekä rautatiet, satamat että lentokentät.

Arvoisa puhemies! Tässä nyt viimeisten vuosien aikana eduskunta on panostanut satoja miljoonia euroja Seinäjoki—Oulu-pääradan peruskorjaamiseen, ja mitä nyt samalla tapahtuu? Joko nyt näitä junavuoroja lakkautetaan, tai sitten käy niin, että junalla ei ole aikaa pysähtyä asemalle. Mikä järki tässä päätöksenteossa on? Ja voisitteko, ministeri Berner, kertoa myös pohjalaisille, millä tavalla päästään Helsinkiin ja takaisin sujuvasti tulevaisuudessa?

**15.57 Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä tässä on pitänyt henkeä pidätellen ihmetellä, miten eduskunnan tämä suuri liikennepoliittinen linja on muuttunut yhtäkkiä tällä hallituskaudella. Täytyy sanoa, että ei sellaista takinkäänöstä ole koskaan ennen näkynyt, minkä perussuomalaiset ja keskusta ovat tehneet. Me olemme yhtäkkiä siirtyneet koko liikennepolitiikassa siihen, että me ajattelemme, että markkinat pelastaisivat liikennepolitiikan. (Eero Heinäluoma: Se on mielenkiintoista nähdä!) Meillä ei ole tähän asti ollut markkinavetoista liikennepolitiikkaa, koska markkinat eivät ole Suomessa hoitaneet liikennepolitiikkaa. Sitä on hoidettu aina jollakin tavalla tukien. Nyt on iso kysymys tässä välikysymyksessä, uskommeko me tähän visioon, jonka hallitus tarjoaa. Ja tästä ei voi käydä keskustelua muuten kuin välikysymyksellä, koska hallitus ei tuo minäkäänlaista liikennepoliittista visiota eduskunnan käsittelyyn tällä hallituskaudella, ja niin me olemme tilanteessa, jossa oppositio joutuu kysymään: ovatko nämä uhat, joita esitetään taksiliikenteeseen, lentoliikenteeseen, lentokenttien olemassaoloon (Puhemies koputtaa) ja junaliikenteeseen, tästä maailmasta?

**Puhemies Maria Lohela:** Ministeri Berner, 3 minuuttia tuosta puhujakorokkeelta, olkaa hyvä.

**15.58 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Ostoliikenneleikkauspäätös on ollut tiedossa ensimmäisestä päivästä lähtien, kun sain tämän tehtävän. Neuvottelun VR:n ostoliikenteestä ja sen leikkauksista kävimme välittömästi ja neuvottelimmekin tulosta huomattavasti paremmaksi. Päätös tehdä mahdollisimman vahvaa joukkoliikennettä ja sitä parantavaa politiikkaa koko maahan oli myöskin itsestään selvä seuraus siitä, mitkä leikkaukset ovat edessä. Emme tule jättämään maakuntia, emme myöskään tule jättämään joukkoliikennettä — päinvastoin. Se näivettyy etenkin maakunnissa, jolle me sitä lähde kehittämään, ja tämä hallitus tulee kehittämään joukkoliikennettä uuden liikennekaarihankkeen myötä.

Päätös kilpailun avaamisesta tehtiin myöskin välittömästi kesän aikana. Se on osa hallitusohjelmaa, ja se on osa myöskin meidän liikennettä palveluna kehittävää hankettamme. Se on myös osa meidän digitalisaatiohankettamme.

Vaikuttavuusarviointeja on tehty lukuisia ja tehdään edelleen. Kilpailevia toimijoita on tavattu useista maista ja niitä on käyty myös tapaamassa. VR:n kanssa ovat neuvottelut jatkuvasti menossa, ja niitä edelleen kehitetään. Kaiken aikaa haetaan yhteisiä ratkaisuja ja käydään keskusteluita kaikkien toimialan edustajien kanssa. Mielellämme teemme myöskin yhteistyötä tämän salin kanssa, jos se vain on mahdollista. Sillä välin on huolehdittu siitä, että korvaavia ratkaisuja syntyy, ja aidosti haettu, etsitty ja neuvoteltu ratkaisumalleja.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Kaikille nyt lakkautettaville ostoliikenneväleille on syntymässä korvaavaa liikennettä. Sitä liikennettä syntyy bussiliikennemuodossa kaikkialle muille yhteysväleille paitsi Y-junan osalta. Y-junan osalta on rakennettu neuvotteluvälejä HSL:n ja Siuntion välille. Kaikkea nyt ostoliikenteen kautta lakkautettavia yhteysvälejä korvaavaa bussiliikennettä täydennetään velvoiteliikenteellä. Näin ollen kaikilla yhteysväleillä jokin juna tulee liikkumaan. Se on myöskin tämän kilpailun avaamisen peruslähtökohta.

Kilpailua voidaan avata ilman lainsäädäntöä. Velvoitteet tehdään ja lisätään sopimusteknisesti silloin, kun annetaan jollekin oikeus liikennöidä meidän kiskoilla.

Kilpailutus tarkoittaa parempaa palvelua, enemmän yhteysvälejä. Tämä hallitus ei peräänny ostoliikenneleikkauksista vaan hakee aidosti kasvavia ratkaisuja. Tämä hallitus tekee kaikkensa, että myös maaseutu saa nimenomaan parempaa palvelua tulevaisuudessa.

**Puhemies Maria Lohela:** Sitten jatketaan debattia.

**16.02 Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustajat Kopra ja Rantakangas, te tiedätte sen itsekkin, että kysymys on paljon suuremmasta asiasta kuin 15 miljoonasta. Kun te arvostelite, että tämä välikysymys on tehty jotenkin pienistä summista ja pienistä asioista, niin tässä on kysymys ihmisten palveluista ja maakuntien elinvoimaisuudesta.

Edustaja Rantakangas, minä olen pöyristynyt. Muun muassa Pohjois-Karjala on liikennemotissa ostopalveluleikkausten johdosta, ja te sanotte opposition takertuvan lillukanvarsiin. Meille tämä on kyllä paljon enemmän kuin lillukanvarsi.

Maakunnan elinvoimaisuus kaiken kaikkiaan on pitkälti kiinni sujuvista liikenneyhteyksistä ja koulutuksesta, ja, hyvä hallitus, te olette molemmista leikkaamassa. Ministeri Berner, mitä tulee nyt maakuntien tulevaan junaliikenteeseen, onko teillä tiedossa uusia juna- vuorojen lakkautuksia jo tällä hetkellä, ja voitteko luvata meille tänään tämän keskustelun aikana, että tämä aluepolitiikan alasajo ei enää saa jatkoa?

**16.03 Timo Kalli kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä keskustelussa vähemmälle on jäänyt se arviointi, mikä merkitys oli sillä, kun viime vaalikaudella VR:ltä ulosmitattiin kohtuuttomia osinkotuloja. Jos sen tase olisi vahvempi ja kilpailukyky parempi, pystyisikö se nyt järjestämään paremmin näillä kannattamattomilla reiteillä näitä palveluja? Sen tähden kannattaa pitää mielessä siellä oppositiopuolueissa myöskin tämä asia.

Kysymykseni liittyy siihen, että kun tehdään tämä palveluverkkosuunnitelma, niin kuunnellaanko tässä nyt maakuntien ja alueiden edunvalvojia niin, että niitten kansalaisten ja asiakkaiden kannalta löytyisi joku merkittävä liikennemuoto, jota kannattaisi kehittää, joka mahdollistaisi sen, että siellä elinkeinoelämä, ihmiset ja muut saisivat sen palvelun, mitä he haluavat. Kaikkia eri vaihtoehtoja ei välttämättä pystytäkään pitämään kunnossa, sen tähden kannattaa valita yksi. Ja ilman muuta edellytysten kannalta se, että verkko pidetään kunnossa, on se ykkösasia.

**16.04 Eero Heinäluoma sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Rautatiet ovat yhteiskunnassa vähän samassa asemassa kuin verisuonisto ihmisessä. Ne ovat välttämättömiä koko yhteiskunnan aidolle kehittämiselle Suomen kaltaisessa erittäin isossa maassa. Tältä kannalta katsoen se, mitä nyt VR:ssä päätetään, ei ole ollenkaan samantekevää eikä

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

mikään lillukanvarsi. Jos nämä VR:n ostopalveluleikkaukset toteutetaan, niin se tarkoittaa, että iso osa radoista voidaan laittaa rullalle keskiössä Suomessa. Hallituksen sisälläkin osa tämän ymmärtää. Uudistusministeri Vehviläinen sanoi lehtihaastattelussaan, että hän ei pidä hyväksyttävänä sitä, että junaliikenne lakkautetaan ja yritetään korvata sitten bussivuoroilla. Mutta ilmeisesti hallitus on lopettanut tämän avokonttorityöskentelynsä, niin että ministereiden kesken tieto ei enää kulje.

Tämä junapäätös on merkittävä maan tasapainoisen aluekehityksen kannalta, ja kun aina kysytään vaihtoehtoa, niin onhan tämä nyt konkreettinen vaihtoehto: kymmenesosalla autoveron alennuksesta tinkimällä voidaan tämä tasapainoisen aluekehityksen juttu (Puhemies koputtaa) hoitaa ja mahdollistaa VR:n ostopalvelut.

**16.05 Heli Järvinen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen lupaukset korvaavista liikennevuoroista ovat suuret, mutta valitettavasti todellisuudessa näin ei ole käynyt. Savonlinna—Parikkala-välillä lakkautettiin viisi junavuoroa. Ne piti lakkauttaa marraskuun alussa, lakkautus tulikin yllättäen jo lokakuun 25. päivä, ja lupauksista huolimatta ainuttakaan vuoroa ei ole korvattu muulla liikenteellä Savonlinna—Parikkala-välillä. Tämä tarkoittaa käytännössä sitä, että savonlinnalaiset esimerkiksi eivät pääse enää junalla työpalaveriin Helsinkiin yhden päivän aikana, eli muutos entiseen on valtavan suuri ja iso.

Edustaja Taimelan huoli lakkautusten jatkuvuudesta on myös aiheellinen, sillä olen kuullut, että VR:ltä on tulossa uusia säästöpäätöksiä ja tietoja lakkautuksista jo ensi viikolla. Haluaisin kysyä ministeriltä: pitävätkö nämä tiedot paikkansa, ja jos pitävät, mitkä ovat seuraavaksi lakkautuslistalla?

**16.06 Outi Mäkelä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikennejärjestelmän uudistaminen ja avaaminen kilpailulle on todella rohkea ja iso uudistus. Liikennekaarihanke vastaa tähän maailman muutokseen ja tuo uudenlaista ajattelua ja teknologiaa liikenteen palveluihin, ja Suomen on todella tärkeää olla mukana etujoukoissa. Digitalisatiomuutos, joka maailmalla on menossa vasta ensimmäisiä askeleitaan, on Suomelle todellinen mahdollisuus, ja pitkien välimatkojen maassa liikenteellä ja sen sujumisella on ihan ratkaiseva rooli maan talouden ja kilpailukyvyn kannalta. Toivottavaa olisi, että tämän hankkeen puitteissa päästään tulokseen, jossa löydetään ratkaisuja myös kaupunkiseutujen osalta liikenteeseen, niin että julkinen liikenne on aidosti markkinaehtoista ja se olisi yhä useammalle aito ja houkutteleva vaihtoehto. Toivon, että tässä salin keskustelussa suhtaudutaan tulevaisuuteen rakentavasti ja unohdetaan uhkakuvat, joita tämän päivän näkökulmasta saattaa olla, ja mietitään sitä, mitä mahdollisuuksia tämä tuo.

**16.07 Maria Tolppanen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Heinäluoma sanoi äsken juuri oikein, että tämä rautatieverkosto on ikään kuin verisuonet ihmisessä. No, me ihmiset pidämme huolen näistä verisuonista, jotta ne eivät kalkkeutuisi. Minä ymmärrän sen, että oppositio tekee välikysymyksiä, mutta nyt en oikeasti ihan ymmärrä tätä sisältöä, koska nyt tämä verisuonisto, tämä rautatiesuonisto, on niin huonossa kunnossa, kun mennään itä—länsi-suunnassa. Minä olisin ymmärtänyt ja olisin jopa voinut yhtyä välikysymykseen, kun olisi sanottu, että sitä ei korjata, miksi sitä ei korjata, siihen pitää tulla rahaa. Koko rautatieverkosto täytyy saada sellaiseksi, että se ei huonokuntoisuutensa takia aiheuta onnettomuuksia. Mikäli sinne ei tehdä mitään, niin niitä onnetto-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

muuksia tulee, ja siihen on nyt satsattava. Sen lisäksi olkaa ystävällisiä ja katsokaa, mitä korvaavia vuoroja on tehty. Korvaavia vuoroja on.

Edustaja Arhinmäelle: nyt kannattaa katsoa, minne ne junat kulkevat — ne kulkevat ihan oikeasti tuolla maakunnissa. (Paavo Arhinmäki: Vielä, mutta kohta ei kulje! — Puhemies koputtaa)

**16.08 Riitta Myller sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä näitä esityksiä on tehty siitä, miten parannettaisiin tämän verisuoniston toimivuutta. Esimerkiksi Pohjois-Karjalasta on tehty esitys, että Joensuu—Pieksämäki-yhteys sähköistettäisiin, se toisi selvästi säästöjä junaliikenteelle. Sieltä on tehty myös ehdotus siitä, että junarata sitten aina Kainuuseen saakka menisi ja tässä tehtäisiin sitten junaliikenteen kehittämiseksi yhteistyötä alueen matkailuyritysten kanssa. Näihin emme ole saaneet vastauksia. Nyt kysyn ministeriltä, miten tähän kehittämistoimintaan suhtaudutaan. Toinen kysymys: Sanoitte, että joka tapauksessa raideliikenteen säilymisen edellytykset tullaan turvaamaan siihen saakka, kunnes tämä kilpailuttaminen tehdään. Näinkö myös Pohjois-Karjalassa?

**16.09 Marisanna Jarva kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On ollut tärkeä keskustelu tänä päivänä. On hienoa, että jokainen puolue on maakuntien puolella tänä päivänä. (Välihuutoja)

Näistä keskustan puheenvuoroista: Varmasti on ymmärrettävää se, että aletaan keskustelemaan, että mitäs junavuoroille tapahtuu, kun VR yksipuolisesti lopettaa näitä vuoroja, (Paavo Arhinmäki: Hallitushan ne lopetti!) ja asemia on todella ollut tarkoitus heillä lopettaa vielä enemmän. Onneksi tähän on puututtu ministeriön puolelta. Aikaisemmin kun VR on lopettanut esimerkiksi Kainuun yöjunavuoron ministeri Huovisen aikana aikoinaan, kovasta vastustuksesta huolimatta jouduimme tämän menettämään, niin vaikea on ollut tällä hetkellä päästä sieltä pääkaupunkiin aamuksi — tällä hetkellä ainoa yhteys on todella aikainen aamulento enää. On ollut aika erikoista se, että nyt kun ministeri hoitaa korvaavat yhteydet näiden lakkautettavien VR:n vuorojen tilalle, niin pitäisi olla iloinen siitä, että maakuntien yhteydet säilyvät. Kyllä koen sen, että nimenomaan, koska VR (Puhemies koputtaa) on näiltä maakuntien pääkaupunkien välisiltä pieniltä asemilta (Puhemies: Aika!) hiljentänyt liikennettä, niin on ollut pakko siirtyä yksityisautoiluun.

**16.11 Anders Adlercreutz r** (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Kun päätös näistä junalinjojen lakkauttamisista tuli, niin puhuttiin vuolaasti vaihtoehtoista: busseista, digitaalisista kutsujärjestelmistä, yksityisistä junaoperaattoreista. No, missä me olemme tänään? Tähän päivään mennessä ei yksikään bussiyhtiö ole ollut yhteydessä ely-keskukseen ja tarjonnut liikenneyhteyksiä Siuntiolle esimerkiksi. Tänään kävi ilmi myöskin, että radalla ei ole yksityisiä junaoperaattoreita maaliskuussa. No, tämänhän me tiesimme — hyvä, että ministeri sen nyt myös ymmärtää.

Sinänsä yksityinen liikenne ei ole välttämättä huono asia. Tätä asiaa on verrattu teleliikenteen vapauttamiseen 80-luvulla, mutta ei silloin tehty niin, että suljettiin puhelimet osassa Suomea ja kehoitettiin ihmisiä käyttämään kirjekyyhkyä sillä aikaa, kun hallitus vähän miettii asiaa. Kyllä nämä pitää tehdä kunnolla, pitää valmistella asiaa, pitää pohtia, pitää perehtyä tosiasioihin ja neuvotella kuntien kanssa, koska tässä on kysymys ihmisten elämästä, koululaisten opetuksesta, ihmisten työstä. (Puhemies koputtaa) Nämä eivät ole vähäpätöisiä asioita, ja ihmiset ja ongelmat pitää ottaa tosissaan.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**16.12 Maarit Feldt-Ranta sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Päivän uutinenhan on se, että hallitus ja ministeri Berner perääntyivät tämän välikysymyksen johdosta osopalveluiden osalta. Ministeri Berner väläytti 5 miljoonaa euroa niille rataosuuksille, jotka te alun perin aiotte lakkauttaa nyt maaliskuussa. (Eero Heinäluoma: Ei ollut turha kysymys!) Ministeri Berner, olisi kohtuullista, että kertoisitte eduskunnalle, mille rataosuuksille tämä 5 miljoonaa euroa riittää. Mikäli näin ette tee, ette suinkaan poista tätä epävarmuutta vaan pitkitätte sitä. Matkustin viimeksi eilen täpötäydessä Y-junassa, jossa kaikille ei taaskaan riittänyt istumapaikkaa. Moni matkustajista oli raivoissaan ja lähetti teille, ministeri Berner, terveisiä: ette edelleenkään ole kertonut yhtään kestäväää perustetta tämän vilkkaasti liikennöidyn junaliikenteen lakkauttamiselle.

Edustaja Jalonen ja edustaja Kopra, viime viikolla, kun tapasimme Siuntion kunnan edustajia, nuoria ja työssä käyviä, sanoitte heille, että päätös lakkauttaa Y-juna on järjetön. (Puhemies: Aika!) Esittäkää täällä, miten aiotte sen estää.

**16.13 Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aivan näin, VR teki minunkin mielestäni täysin järjettömän leikkauspäätöksen. Me kuulimme tässä nyt selkeästi, mikä on demareiden käsitys vaihtoehdosta. Demareiden käsitys vaihtoehdosta on siis se, kun maakunnista maakuntaliitot lähettävät meille viestiä. Okei, mielenkiintoinen vaihtoehto. Ainoa, mitä minä olen kuullut demareitten eduskuntaryhmästä, on se, että autoveroleikkaus perutaan kerta toisensa jälkeen niin kehitysavussa, koulutuksessa, liikennepolitiikassa, kuin kerta toisensa jälkeen. Kuinka paljon siitä riittää? Odotan mielenkiinnolla teidän realistista vaihtoehtoanne. Vielä taustalle: autoveroleikkaus tehtiin osittain EU:n pakottamana, (Eero Heinäluoma: Ohhoh!) ja näin säilytetään autoverokertymä.

**16.14 Jukka Kopra kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On selvää, että matkustajia Siuntion ja Helsingin välillä on, ja VR harkitkoon, kuinka toimia. Minustakin olisi hienoa, että Y-juna voisi jatkaa, mutta kuten on kuultu, niin jos korvaaviakin liikennekeinoja on, kuten linja-auto, niin miksei niitä käytettäisi? Luulisi kyllä, että jos niitä matkustajia on, niin silloin sitä liikennettäkin syntyisi. Mutta tämä asia varmasti on mielestäni selvitetävää. Mutta tärkeämpää minusta tässä olisi se, että keskittyisimme laajemmin keskustelemaan siitä, mitä tässä liikennekaareissa tulisi tehdä ja kuinka me ylipäättään uudistamme tätä Suomen liikennejärjestelmää vastaamaan modernin ajan haasteisiin. Niin kuin huomaamme, vaikeuksiaahan tässä meillä tämän kanssa on.

**Puhemies Maria Lohela:** Ministeri Berner vastaa minuutin.

**16.15 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Y-junan osalta ei tosiaankaan ole löytymässä korvaavaa bussiliikennettä. Tämä yhteys ei ole kannattava edes linja-autoyrittäjille tällä hetkellä, ja koska tätä yhteyttä ei ole saatu synnytettyä, junaliikenteen korvaavaa bussiliikennettä, niin olemme katsoneet, mitä muita ratkaisuja sinne voitaisiin löytää. Päinvastoin kuin sanotte, olen käynyt siuntiolaisien ja Siuntion kunnan johdon kanssa useita keskusteluita ja ollut siellä koko aamupäivän viime lauantaina. Tiedän erittäin hyvin sen tilanteen. Mutta Siuntio on tässä vaiheessa sen sijaan, että se luottaisi siihen, että me yhdessä haemme niitä ratkaisuja, pyytänyt liikenne- ja viestintäministeriöltä toimivallan siirtämistä viranomaisen osalta junaliikenteeseen liit-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

tyen heille, kunnalle itselleen. Liikenne- ja viestintäministeriö on tähän valmis, ja silloin se tarkoittaa sitä, että vastuu liikenteen järjestämisestä siirtyy Siuntion kunnalle.

**16.16 Ari Torniainen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kuten olemme tänään tässä salissa kuulleet, ministeri Berner etsii ja myös löytää korvaavia ratkaisuja junavuoroleikkauksille. Kiitos erittäin paljon hänelle siitä työstä, täysi luottamus siihen. Tosiasia on, että joukkoliikenne on jo kauan ollut näivettymiskiarteessa Suomessa. Määrärahat ovat rajalliset. Käytännössä ne määrärahat ovat olleet noin 10 vuotta samansuuruiset ja joka vuosi on ainakin linja-autovuoroja vähennetty noin 3 prosenttia.

Täällä on SDP:n taholta esitetty, että keskusta on unohtanut aluepolitiikan. Ei todellakaan, me olemme huolissamme nimenomaan maakuntien liikenteestä. Arvoisa SDP, mitkä ovat teidän esityksenne joukkoliikenteen kehittämiseksi? Oletteko todellakin sitä mieltä, että mitään ei tarvitse tehdä?

**16.17 Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minun piti kyllä ihan miettiä, että kuulinkohan minä oikein, kun täällä (Ari Jalonen: Vaihtoehtoja kysytään!) edustaja Torniainen kertoi, että keskusta tukee tätä hallituksen linjaa, joka siis on tyly maakunnissa, vedetään raiteita rullalle, ja minä nyt sitten ihmettelen, että olenko minä nyt viime aikoina lukenut ihan väärää tietoa lehdistä. Nimittäin Maaseudun Tulevaisuudessa Pirttilahti kertoo, että keskustan tehtävänä on puolustaa aluekehitystä, ja tällainen politiikka rappaa aika pahasti sitä peruslinjaa vastaan. Ylellä kerrotaan: "Keskustan kansanedustajat tyrmäävät ministerinsä junavuorojen lakkautukset." Suomenmaassa Pohjois-Karjalan piiri kertoo, että bussit eivät voi korvata junia. Uudessa Suomessa Keskustanuoret sanoo, että häpeällistä. Ja täällä sanotaan sitten, että kyllä me tuemme tätä hallituksen linjaa yhteisrintamin.

Puhemies! Tässä on käymässä juuri niin kuin täällä aiemmin sanottiin: Keskusta on tässä nyt liikkeellä kaksilla vankkureilla. Kovasti vastustetaan siellä maakunnissa leikkauksia ja täällä puolustetaan niitä henkeen ja vereen. (Puhemies: Aika!) Minä haluan kysyä: mitä te vastaatte niille ihmisille, jotka menettävät kulkuvuoronsa?

**16.18 Arto Pirttilahti kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On aivan mielenkiintoista kuulla SDP:n kantaa tähän aluepolitiikkaan, aluepolitiikan alasajoon ja muuhun. Itse tulen Ylä-Pirkanmaan seudulta ja katsoin sitä alasajoa kyllä viime hallituskaudella hyvinkin rankasti. Meiltä lähti kaksi varuskuntaa, naapurikunnista lähti 500 työpaikkaa, lähti valtion toimesta. Bussivuorot lähestulkoon lopetettiin sillä alueella. Minä olin muun muassa ministeri Viitaseenkin yhteydessä meidän valokuituverkkojemme kehittämisestä. Hän otti hyvin minut vastaan, mutta siihen ei tapahtunut mitään. Nykyhallitus on lähtenyt rakentamaan valokuituverkkoja meidän alueellemme. Se on aivan hieno asia. Nyt meille tulee 600 miljoonan edestä lisää tiehankkeita. Toivottavasti me saamme nekin kuopat peittoon, eli se on pääverkostoa, rautatieverkosto, hiussuonisto on meidän tieverkostomme. On aivan hienoa kuulla ministeriltä tänään, että meillä on vaihtoehtoja. Meillä on neuvottelut menossa. Meillä on vaihtoehtoja korvaaville vuoroille ja korvaaville junavuoroille.

**16.19 Hanna Sarkkinen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen liikennepolitiikka tuntuu olevan yhtä sekavaa ja huonosti valmisteltua kuin muukin politiikka, mutta toivottavasti tälläkin saralla nähdään katumisharjoituksia. On uskomatonta, että

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

keskustavetoinen hallitus ajaa alas maakuntien junaliikennettä, ja perusteeksi ei käy se, että koska edellinen hallitus lakkautti bussivuoroja, niin nyt viedään junavuorotkin.

Täällä on puhuttu siitä, että hallitus panostaa liikenneinfraan. Mutta mitä me teemme raiteilla, jos siellä ei ole liikennettä? Mitä me teemme verisuonilla, jos verisuonissa ei ole verta? On myös muistettava se, että bussiliikenne on erilaista kuin junaliikenne. Sillä on erilainen käyttö, ja sillä on isommat päästöt. Bussiliikenne ei ikinä voi täysin korvata juna-liikennettä.

**16.20 Johanna Karimäki vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä päätös leikata näistä lähijunaliikennepalveluista halvaannuttaa maakuntia, Suomea pitkin poikin. Mitä tulee Siuntion tilanteeseen, niin tottahan kunta ja Helsingin seudun päättäjät ovat olleet pakotettuja nyt hakemaan minimitasolla korvaavaa ratkaisua. Se on niin vähäinen, että se ei jatkossa tule riittämään. Me tarvitsemme vähintään nykyisen tasoista Y-junaliikennettä ihmisten työelämän, koulussakäynnin ja arjen pyörimisen takia ja ilmastosyistäkin.

Toisaalta minä haluan kiittää hallitusta siitä, että on päätetty satsata väyläverkostojen korjaamiseen. Tiet ja raiteet on laitettava kuntoon. Esimerkiksi tässä Rantaradan tapauksessa Turun-junat joutuvat paikka paikoin kulkemaan hitaasti juurikin rataverkon huonon kunnan vuoksi, eli tässä on juuri tällainen kiireellinen korjattava kohde, ja myös pari ohitusraidetta sinne, niin sekä lähijunat että kaukojunat pääsevät kulkemaan paljon sujuvammin.

**16.21 Thomas Blomqvist r** (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Jag visste naturligtvis inte vilka förhandlingar ministern har fört med Sjöundeå kommun och därför frågade jag. Det är bra att man har fört sådana förhandlingar.

Siis on hyvä, että ministeri on käynyt keskusteluja ja neuvotteluja Siuntion kunnan kanssa. Valitettavaa sen sijaan on, että sopimusta tai luottamusta ei syntynyt.

Kuitenkin kun ministerikin nyt sanoo, että kannattavaa korvaavaa bussiliikennettä ei synny, niin olisi ehkä ollut toivottavaa, että sitä olisi pyritty selvittämään ennen päätöstä lopettaa ostoliikenne, koska nythän on tosiasiallinen tilanne se, että Inkoon osalta esimerkiksi ei tule mitään korvaavaa liikennettä, siellä ei pysähdy mikään juna, ja myös Karjaan osalta palvelutaso huononee merkittävästi.

**16.22 Sari Essayah kd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä kilpailutuksen avaamisessa on todellakin aivan keskeistä se, millä tavoin sitten vastuutetaan nämä markkinaehtoiset toimijat kantamaan vastuuta niistä maakuntien markkinaehtoisesti kenties kannattamattomista reiteistä, ja totesitte tämän sopimusteknisen tavan, eli sopimusten kautta lähdettäisiin sitä rakentamaan.

Teillä on varmasti siellä ministeriössä loistavat juristit, mutta kannattaa olla kyllä varovainen, ja mielelläni tätä korvausrahastomallia olisin esittämässä, koska tässähän voi sitten käydä niin, että helposti katsotaan, että kun sopimusehtoisesti toimitaan toisten kanssa, niin VR:n sopimusehtoa ja VR:lle annettua valtion tukea aletaankin sitten kilpailuneutraaliteetin näkökulmasta pitää EU-sopimusten vastaisena. Eli tämä varmasti pitää erinomaisen hyvin tutkia, miten tämä kannattaa tehdä. Postipalveluitten kohdalla se sössittiin, niin kuin sanoin tuossa puheenvuorossani jo aikaisemmin. Nyt tässä ei ole varaa tehdä samaa virhettä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**16.23 Lauri Ihalainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri, välikysymyksen taustalla onkin se syvä huoli julkisen joukkoliikenteen tulevaisuudesta ja ennen kaikkea tahtotilasta kehittää sitä.

Paha isku, tai kohtalo, on ennen kaikkea siinä, että meillä lakkaa rautateitten poikkiliikenne Suomesta monessa kohdin, ja sillä on erittäin suuria merkityksiä sekä kansalaisten yhdenvertaisuuden kannalta että myös maakuntien elinvoimaisuuden näkökulmasta. Jos esimerkiksi Tampere—Keuruu- ja Jyväskylä—Haapamäki—Seinäjoki-välien liikenne lakkaa — tai lakkaa 2015 tai 2016 riippuen siitä, miten nämä sopimukset syntyvät — niin ei ole kysymys pelkästään henkilöliikenteestä, vaan kysymys on siitä, että jos radalla liikenne lakkaa, niin se aikaa myöten johtaa siihen, että se ratajärjestelmä helposti rapautuu, ja se vaikuttaa myöskin tavaraliikenteen mahdollisuuksiin ja pärjäämiseen. Ja tavaraliikenne näillä alueilla on erittäin merkittävä asia myöskin (Puhemies koputtaa) tulevaisuutta ajatellen. Tässä mielessä olisi erittäin (Puhemies: Aika!) toivottavaa, että tällaisista kehitystä ei tapahtuisi.

**16.24 Anne Louhelainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tieverkon korjausvelkaa on kertynyt edellisten hallituskausien aikana kestäättömän paljon — Päijät-Hämeessä lähes koko tieverkko kaipaa korjausta.

Hollolan ja Lahden kautta kulkeva Lahden eteläinen kehätie vt 12 on yksi Suomen merkityksellisimpiä valtaväyliä, ja se on vuosikausia odottanut valtion investointia. Hollola ja Lahti pyrkivät toimimaan edelläkävijöinä innovatiivisten liikennetarkoitusten etsijöinä, ja molemmat ovat tarjonneet vt 12 -hanketta kokeilualustaksi uuden rahoitusmallin kokeiluun ja hallitukselle mahdollisuutta hyödyntää kuntien 28 prosentin rahoitusta hankkeelle. Hanke vaatii uutta lainsäädäntöä sekä uudentyyppistä otetta suurten liikennehankkeiden toteutukseen. Näettekö, arvoisa ministeri, että tämäntyyppisellä innovatiivisesti toteutetulla hankkeella on mahdollisuus toteutua nopeammin ja tehokkaammin tässä tiukassa taloudellisessa tilanteessa?

**16.25 Kalle Jokinen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen pitää vastata ihmisten tarpeeseen, ja nyt tässä välikysymyksen tulokulmakin on sellainen, että ollaan sitouduttu yhteen liikennevälineeseen ja ollaan huolissaan siitä, pääsevätkö ihmiset kulkemaan junalla, kun pitäisi katsoa sitä ihmisten tarvetta. Eliikkä tarvehan on kulkea tietty yhteysväli töihin, kouluun, opiskeluihin tai muihin asiointiin. Ja varsinkin silloin, kun se tehdään veronmaksajien rahoilla tuettuna, niiden ratkaisujen pitää olla taloudellisia, niiden pitää olla kestäviä ja pitkälle tähtäviä ja sitten niiden pitää olla ympäristöystävällisiä.

Minua vähän häiritsee se, että juna pidetään lähtökohtaisesti aina ympäristöystävällisenä ja henkilöautoa pidetään ympäristölle vaarallisena. Junahan ei ole ympäristöystävällinen silloin, jos se ajaa lähes tyhjänä. VR:llä on paljon sellaisia vuoroja, joilla esimerkiksi menomatkalla juna on lähes täysi mutta paluumatka ajetaan tyhjänä. Ei se ole ympäristöystävällinen liikennemuoto silloin. Sen sijaan esimerkiksi nykyiset henkilöautot voivat olla hyvinkin (Puhemies koputtaa) ympäristöystävällisiä ja tarkoituksenmukaisia (Puhemies: Aika!) juuri siihen matkaan, johon ne on tarkoitettu. (Ben Zyskowiec: Kuten Volkkari!)

**16.27 Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hieman hämmästyttää edustaja Jokisen puheenvuoro sikäli, että meidän joukkoliikenne on koostunut eri muo-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

doista, on bussiliikennettä, on rautatieliikennettä, on vesiliikennettä, lentoliikennettä, ja nyt hallitus aikoo lopettaa junayhteydet keskisestä Suomesta kokonaan. Yksi vaihtoehto poistuu. Eihän siellä ole sitten muuta.

Sanoisin vain näin, että tämän päivän suurin uutinen on se, mitä edustaja Feldt-Ranta totesi: että ministeri ilmoitti, että välikysymyksen painostuksessa ja huonosta valmistelusta hallitus on muuttanut aikaisempaa mielipidettään, velvoiteliikennettä lisätään 5 miljoonalla, mutta sitten leikkaus on 15 miljoonaa. Kertokaa, mistä tämä 10 miljoonaa tulee tai mitkä rataosat jäävät nyt sitten rullalle.

Edustaja Ihalaisen esiin nostama tavaraliikenteen huoli siitä, että nämä radat jäävät henkilöliikenteeltä käyttämättä, on ihan aiheellinen. Sikäli minä tiedän kokemuksesta: Kolme vuotta menee, jos radalla ei ole liikennettä, ja kunnossapito loppuu. Niitä saa sitten sen jälkeen panna rullalle, (Puhemies koputtaa) eikä sen jälkeen niitä voi enää käyttää.

**Puhemies Maria Lohela:** Sitten ministeri Berner, 3 minuuttia tuosta puhujakorokkeelta.

**16.28 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Hallitus on hyvin johdonmukainen. Se on tiennyt siitä, että ostoliikennettä joudutaan leikkaamaan. Me tiedämme myöskin, että me panostamme yhteiskuntana 1,3 miljardia euroa vuosittain joukkoliikenteen tukemiseen. Tästäkin me joudumme tulevaisuudessa leikkaamaan.

Jotta leikkaukset eivät olisi vain sitä, että leikkaamme palveluita, vaan olisivat aidosti sellaisia, että me voisimme uudistaa ja lisätä palveluiden määrää, meidän on aidosti uudistettava tätä järjestelmää. Meidän talouden huono tilanne, meidän demografinen kehitys, ilmastonmuutos vaativat sitä, että me entistä enemmän kehitämme joukkoliikennettä ja huolehdimme siitä, että se toimii kaikkialla Suomessa.

Hallitus ei ole suinkaan tässä yhteydessä päättänyt päästään keksiä, että nytten hoidetaan velvoiteliikenteellä korvaavaa liikennettä, vaan hallitus on aidosti halunnut antaa tilaa joukkoliikenteen linja-autoyhtiöille hakea aidosti korvaavia ratkaisuja, tuottaa palveluita tietäen, että tarvittaessa hallituksella on aina keinot löytää velvoiteliikenteen kautta mahdollisuuksia paikata liikennettä siellä, missä sitä ei synny. Ja näin olemme myös toimineet.

Me olemme myöskin todenneet nytten, että velvoiteliikennettä tullaan käyttämään siten, että se täydentää korvaavaa linja-autoliikennettä. Toistan: junaliikennettä velvoiteliikenteenä tullaan ajamaan niillä yhteysväleillä, joilla muutoin ostoliikenteenä lakkaisi liikenne kokonaan, lukuun ottamatta niitä yhteysvälejä, joilla muilla järjestelmillä junaliikennettä saadaan syntymään.

Tarkoitus on huolehtia siitä, että syntyy yhteinen ratkaisu, jossa korvaava bussiliikenne ja velvoiteliikenne mahdollistavat sen, että sujuvasti voimme siirtyä kohti laajempaa palvelua ja palveluverkkoa sitten, kun kilpailu saadaan aidosti liikkeelle.

Samanaikaisesti haluamme huolehtia siitä, että kaikki liikennemuodot Suomessa kehittyvät: junaliikenne, linja-autoliikenne, taksiliikenne, mutta myöskin pyöräily, kävelymahdollisuudet ja autoilu. Me haluamme huolehtia siitä, että jakamistrendejä huomioidaan, ja haluamme myöskin mahdollistaa yrittäjyyttä ja sitä, että on muitakin, jotka ovat valmiita investoimaan liikenteeseen kuin veromaksajat. Se on meidän tehtävämme, ja sitä tehtävää tulemmme toteuttamaan.

**Puhemies Maria Lohela:** Tulkitsen, että on vielä halua jatkaa keskustelua.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**16.31 Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ministerille monista vastauksista. Muutama kysymys jäi kuitenkin vielä mieleeni.

Jos liikennepolitiikan uudistamisen tarkoituksena on markkinaehtoisuus ja kilpailun vapauttaminen rajoituksia ja ohjauksia purkamalla, tahdon esittää kolme täsmäkysymystä myös tällä kertaa.

Ensimmäinen kysymys on: miten eri toimijoille hajautetut markkinat tukevat yhteiskunnalle tärkeitä julkisen liikenteen koordinoituja kehittämishankkeita?

Kysymys numero kaksi: miten parannetaan eri liikennemuotojen parempaa yhteensovittamista esimerkiksi yhtenäisten matkaketjujen lippujärjestelmien kautta?

Ja kysymys numero kolmonen: miten turvataan jatkuvat investoinnit liikennejärjestelmään etenkin siellä, missä liikenneyhteyksien markkina-arvo on heikompi? — Kiitoksia.

**16.32 Matti Semi vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puheenjohtaja! Arvoisa ministeri, raideliikenne on erittäin tärkeä nuorten ja iäkkäämpien työmatka- ja opintomatkaliikemsväline. Se on turvallinen. Ja nyt kun miettii näitä lakkautettavia reittejä, raideliikenteen reittejä, niin esimerkiksi jos tuolta Joensuu—Varkaus-väliltä, jossa on liikkunut noin 100 000 matkustajaa vuodessa, kaikki siirtyvät linja-autoliikenteeseen, se tietää 2 000:ta linja-autovuoroa lisää sinne 23:lle, joka on erittäin raskaassa liikenteessä liikennöity tieväli. Millä tavalla tämä lisää liikenneturvallisuutta ja parantaa matkustajien turvallisuutta siellä?

**16.33 Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri Berner, joka olet päättänyt lakkauttaa junavuoroja ja suosia linja-autoja. Tulen Itä-Suomesta, ja junavuorojen vähentäminen heikentää olennaisesti meidän maakuntien saavutettavuutta vaikeuttamalla työ- ja asiointimatkoja. Heikennykset aiheuttavat paikallis- ja vapaa-ajan asukkaille ja yrityksille merkittävästi inhimillisiä ja taloudellisia ongelmia koko Itä-Suomessa. Näiden kokonaisten junareittien lakkautus maakunnista ja kasvukeskusten välisen junaliikenteen vuorojen harventaminen ovat todellakin ennenkuulumatonta aluepolitiikan alasajoa. Miksi hallitus omin päätöksin luo kasvavia alue-eroja ja lisää alueiden välistä epäoikeudenmukaisuutta? Onko keskusta hylännyt nyt aluepolitiikan aivan kokonaan?

**16.34 Katri Kulmuni kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllähän on niin, että kun edellinenkin hallitus joukkoliikenteestä leikkasi, ajattelen vaikka omaa kotiseutuaani Lapissa, niin ei siellä maaseudulla sitä joukkoliikennettä juurikaan ole enää edes ollut eivätkä ne edelliset toimet sitä paljoo auttaneet. Nyt sen sijaan on kuitenkin nostettu esille asioita, kutsuliikennettä, monenlaista kehittämistä, miten me saisimme uutta niille alueille, joilla ei enää ole ollut joukkoliikennettä. (Välihuutoja vasemmalta) Ja on toki totta, että eivät samat asiat, jotka toimivat pääkaupunkiseudulla, toimi harvaan asutulla maaseudulla. (Paavo Arhinmäki: Eivät ne toimi edes täällä!)

Mutta sitten on tietenkin niin, että esimerkiksi meidän lentokenttäliikenteemme on hyvin keskittynyt Helsinki-Vantaalle kansainvälisen liikennöinnin osalta. Kyllä meidän pitäisi pystyä purkamaan säännöstä sen osalta, että me saisimme myös muita kansainvälisiä lentokenttiä tähän maahan. Katsokaa, miten Norjassa ja Ruotsissa on tehty. Siellä on lukuisia kansainvälisiä lentokenttiä. Tämä palvelisi myös aluekehitystä ja matkailua, ja tähän suuntaan toivon mukaan ollaan menossa.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**16.35 Arja Juvonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä oppositiosta taisi edustaja Johanna Karimäki nostaa esille tämän väyläverkoston kuntoonlaiton. Se oli hienoa ja positiivista puhetta, ja tähän asiaan itsekin ottaisin kantaa.

Perusväylät, soratiet, sillat, pääväylät, niiden kunnossapito on ensitärkeää tällä hetkellä. Mitenhän huonossa kunnossa Suomen tieverkko onkaan? Se on hyvä asia, että meillä kärkihankkeisiin ja korjausvelan vähentämiseen panostetaan tuo 1,6 miljardia vuoteen 2018 mennessä. Nämä pikapaikkaukset, joita tässä on vuosia harrastettu, eivät kestä. Uusiutuvat reiät siellä tiestössä ovat entistään pahempia. Olemme saaneet nyt jo kuulla, että liikenneturvallisuus on heikentynyt. Meillä on elokuun loppuun mennessä yhtä paljon jo menehtyneitä liikenteessä kuin viime vuonna, eli meillä on paljon vielä tehtävää. Kysyisinkin teiltä, hyvä ministeri, sitä, miten tieverkon kunnostamisasiat nyt etenevät tulevaisuudessa.

**16.36 Mikko Alatalo kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Koko viime kauden nykyiset oppositiopuolueet tekivät erittäin keskittävää politiikkaa hallituksessa ja tuntuivat kiinnostavan vain nämä metropolien suuret raidehankkeet. Jotenkin tuntuu hämmentävältä kuulla tätä, te olette nyt suuria aluepolitiikan airueita.

Mutta sen verran sanon, että edustaja Kalli puhui tuossa ihan hyvin siitä, että VR:hän on tuottanut voittoa viime hallituksen aikana ja sieltä pumpattiin kovasti rahaa valtiolle eli aiheutettiin myös tätä kriisiä, ja on kysyttävä: onko VR:n hinnoittelu ollut oikeaa? Jos kaksi ihmistä lähtee esimerkiksi autolla, he ajavat edullisemmin kuin VR:n lipuilla. Nyt onneksi VR on joutunut tulemaan lippuhinnoissaan vastaan. Eli olisiko kilpailutus sitten kuitenkin vastaus tähänkin kysymykseen?

On erittäin hyvä, että ministeri nimenomaan pitää esillä myös tämän velvoiteliikenteen, että sillä tuetaan niitä alueita, niitä raiteita, mikä ei ole markkinaehtoisesti kannattavaa, ja se pitää pitää yllä — se on aluepolitiikkaa, ja se on tärkeätä — ja myös niin, ettei kermaa kuorita, vaan jos annetaan joku supervuoro jollekin yksityiselle operaattorille, sen pitää jatkaa (Puhemies koputtaa) siitä eteenpäin myös sinne syrjemmälle seudulle.

**16.38 Kari Uotila vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Alatalo viittasi siihen, että viime kaudella oli hankkeita vireillä, tekeillä ja niitä tehtiin, ja ne ovat vieläkin rakenteilla. Nyt tällä hetkellä ei ole hankkeita, (Eduskunnasta: Te veitte kaikki rahat!) ja en tiedä, onko se hyvä asia, että hankkeita ei ole. Suomen pitäisi hakea TEN-T-rahoja. Ensi vuoden puoleenväliin mennessä pitäisi olla selvillä, pitäisi olla olemassa joku hanke, jolle voi hakea mahdollisesti kymmeniä miljoonia, jopa enemmän, TEN-T-tukea Euroopan unionista. Mutta kun ei hankkeita ole, niin jäävät myöskin nämä tukirahat mahdollisesti saamatta. Elikkä muistutan kuitenkin edustaja Alataloa siitä, että ilman hankkeita maa ei kehity ja maan tämä verisuonisto, liikenneverkko, ei kehity. Koettakaa nyt äkkiä niitä hankkeita laittaa edes sen verran, että pystytään hyödyntämään Euroopan unionista tulevat TEN-T-tuet.

**16.39 Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy heti tarttua tuohon edustaja Uotilan TEN-T-hankkeeseen. Kouvolan seudulla on TEN-T-hanke heti valmiina, jos vain valtiovarainvaliokunta ja eduskunta myönteisesti siihen suhtautuvat. Nimenomaan rautatiehanke, iso logistiikkakeskus on sinne syntymässä, että kyllä hankkeita löytyy.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Kovasti arvostellaan täällä, että tämä oli nyt aluepolitiikkaa, mutta välikysymyksen aihehan on liikennepolitiikan tavoitteet ja niiden vaikutukset kansalaisiin. Itse ainakin näen sen, että tämä liikennekaariaasia, mitä ministeri Berner on täällä myös esitellyt, on hyvä tavoite turvata joukkoliikenne maaseudulla mutta myös täällä kaupungissa. Meillä täytyy huomioida pääkaupunkiseudun erikoistarpeet, mutta erityisesti nämä haja-asutusalueet, ja siellä tämä perusväylien kunnossapito ja korjausvelan osoittaminen on erinomainen hanke, ja kannatan lämpimästi sitä.

**16.40 Timo V. Korhonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Joka tapauksessa on selvää, että tällainen yleinen joukkoliikenteen näivettymiskehitys on saatava katkaistua. Kyllä tätä joukkoliikennettä kokonaisuutena on uudistettava, ja ei siihen valittavasti riitä se, millä tavalla valtion tukia tai kuntien tukia tähän kokonaisuuteen kohdennetaan. Kyllä tässä tarvitaan paljon, paljon, paljon muitakin muutoksia.

Minä uskon sillä tavalla, että VR — jonkun verran sitä yhtiötä tuntevana — on valmis kilpailuun. Minä ymmärrän sillä tavalla, että VR:ää on kehitetty viime vuosina todella rajusti, mutta on tässäkin keskustelussa syytä muistaa sama, minkä edustaja Kalli tuossa totesi, että kyllä esimerkiksi viime kaudella, rehellisyyden nimissä, hallitus heikensi VR:n kehittämismahdollisuuksia näillä ylimääräisillä tulosleikkauksilla. Muun muassa muistaakseni vuoden 2013 tulosta leikattiin lähes kolminkertaisesti sillä summalla, mitä nyt tästä ostoleikkauksesta vähennetään. Eli kyllä tässä viime kaudenkin hallituspohja joutuu menemään peilin eteen.

**16.41 Sirpa Paatero sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jotta koko maa pysyy asuttuna, tarvitaan myös työpaikkoja, ja jotta työpaikkoja on koko maassa, tarvitaan liikennettä, muutakin kuin pelkästään henkilöautoliikennettä.

Tähän VR:n selän taakse menemiseen, että VR on tehnyt joitain päätöksiä: Pitää kyllä kysyä keskustan puolueelta, kuka vastaa omistajaohjauksesta. Ymmärtääkseni pääministeri Sipilä tällä hetkellä, ja varmaan jotain vaikutusvaltaa, toivoisin, voi olla myöskin omistajaohjauksesta vastaavalla ministerillä niihin päätöksiin, mitä yhtiöt tekevät.

On totta, että viime kaudella jouduttiin ottamaan tuloutusta valtion kassaan, mutta silloin myöskin VR itse varautui aika voimakkaasti tuleviin investointeihin. Nyt en tiedä, mitä tarkoittaa ja mikä on valmius investointeihin, jos tiedetään, että koko paletti menee uusiksi, ja ensi kevään jälkeen ei tiedetäkään, voidaanko niillä enää liikennöidä, onko mitään järkeä investoida. Kysytään pääministeriltä sitten, kun hän saapuu sairauslomalta.

**16.42 Olavi Ala-Nissilä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä on todella tärkeätä, että Suomessa liikennepolitiikassa pystytään uudistumaan. Se on tärkeätä meidän taloudellisen kehityksemme kannalta, jotta meillä liikenneväylät toimivat, jotta voidaan tehdä näitä peruskorjauksia. Se on tärkeätä myöskin sen takia, että ihmisten tarpeet muuttuvat ja niiden mukaan liikennepolitiikkaa kehitetään.

Keskusta kehittää koko Suomen alueella liikennepolitiikkaa, mutta emme me voi enää olla tässä resiinamaailmassa, vaan maailma on muuttunut todella paljon siitä. On todella valitettavaa, että VR ei ole pysynyt tai sen ei ole annettu pysyä uudistuksen mukana. Se ei ole pysynyt kilpailukykyisenä vaihtoehtona useinkaan ihmisille, ja se on johtanut siihen, että matkustajamäärä ei ole kehittynyt sillä tavalla kuin olisi ollut tärkeätä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Minusta on tärkeää, että Suomessa on ministeri, joka pystyy uudistamaan meidän liikennepolitiikkaamme tässä hyvin haasteellisessa tilanteessa. Meidän eduskunnassa kannattaa kaikkien antaa tuki. Totta kai me voimme joka toinen viikko tehdä välikysymyksiä, niin kuin nykyään tehdään, mutta ei anneta sen haitata.

**16.43 Merja Mäkisalo-Ropponen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Maakuntien alasajo näillä liikennepoliittisilla päätöksillä on ollut ennen tätä keskustelua myös keskustan murhe, sillä niin moni keskustan kansanedustaja on aiemmin ilmaissut harmituksensa oman ministerin toimintaa kohtaan tänä syksynä. Myös ministeri Vehviläinen on sanonut, ettei hän usko bussiliikenteen voivan toimia junaliikenteen korvaajana Pohjois-Karjalassa, ja hän on luvannut tehdä kaikkensa, ettei junavuoroja Joensuusta Varkauteen ja Nurmekseen lopeteta.

Olisin halunnut kysyä ministeriltä, mitä hän on tehnyt, mutta kun hän ei ole paikalla, niin ettei Pohjois-Karjalan ihmisille jää nyt epäselvyyksiä, niin kysyn ministeri Berneriltä, saadaanko nämä Pohjois-Karjalan kannalta elintärkeät junavuorot säilymään, kun Pohjois-Karjalasta kotoisin oleva ministerikollegannekin vakuuttaa, etteivät linja-autovuorot voi korvata näitä junavuoroja.

**16.44 Seppo Kääriäinen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Te, ministeri Berner, olette aika suurella puheella selvitetty uudistushankkeita ja -linjaa. Kieltämättä se on myös herättänyt varhemmin joitakin hermostuneita puheenvuoroja myös siellä maakunnissa, mistä on paljon puhuttu. Syyttelyhän se leimaa helposti juuri tällaista keskustelua, vaikka kaikki ovat olleet osaltaan viime vuosien aikana vastuussa näistä asioista. Kyllä minusta tuntuu, että kun kaikki me haluamme puolustaa joukkoliikennepalveluita, niin se on vain niin, että nykykonseptilla ihan semmoisenaan joukkoliikennepalveluja nykytasollaan ei voida pitää vaan jotakin tälle täytyy tehdä, että se perusidea, että se säilyisi koko maassa, olisi elinvoimainen. Jotakin täytyy tehdä. Ministeri Berner on yrittänyt sitä tehdä näissä erittäin vaikeissa olosuhteissa.

Tämä oli johdanto minun kysymykseeni. Ministeri Berner, mikä on se aluerakenne, johon te pyritte nyt näillä uudistuksillanne, joita olette tässä meille esitellyt näinä aika voimakkaan keskittymisen aikoina?

**16.45 Ritva Elomaa ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien maa. Monella perheellä on yksi auto, kaksi autoa. Itsekin asun paikkakunnalla, jolla ei ole ollut linja-autoliikennettä 15—20 vuoteen. Ilman autoa on ihan mahdoton päästä sieltä minnekään.

Tässä välikysymyksessä ollaan ihan aiheesta huolissaan, kuinka kansalaiset pääsevät liikkumaan tulevaisuudessa. Hyväkuntoinen ja toimiva tieverkosto takaa sen, että koko maamme pysyy asuttuna. Siitähän on nyt ollut puhe koko iltapäivän, että koko maa pysyy asuttuna. Mutta mitä tekee hallitus? Bensaveroa ei nosteta, autoveroa alennetaan. 364 miljoonaa euroa laitetaan pelkästään perusväylänpitoon ja yksityisteiden avustukseen. Tämä parantaa ihmisten mahdollisuuksia liikkua omalla autollaan, koska se auto on pakollinen. Tämä tarkoittaa parannuksia kaikille autoileville. (Puhemies koputtaa) Vielä kysyisin ministeriltä... (Puhemies: Aika!)

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**16.46 Joona Räsänen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin ihan tässä ministeriltä sellaisen tarkentavan kysymyksen kysynyt, kun annoitte äsken ymmärtää, että esimerkiksi tämän Y-junan osalta ei ole kannattavaa korvata sitä vaikka bussiliikenteellä, vaikka nimenomaisesti siellä niitä asiakkaita olisi. Miten sitten jossain muualla päin Suomea olisi kannattavaa korvata tämä raideliikenne vaikkapa bussiliikenteellä, kun sitä nyt supistetaan juuri sen takia, ettei ole asiakkaita? Minusta tämä logiikka ei nyt tässä keskustelussa oikein toimi. Siellä, missä on asiakkaita, ei voida korvata, koska se ei ole kannattavaa, ja siellä, missä ei ole asiakkaita, se yhtäkkiä onkin kannattavaa. Olisi minusta hyvää, että käytäisiin tässä keskustelussa eduskunnassa tätä ihan läpi.

Sitten täytyy kyllä hieman ihmetellä tätä kaksinaamaisuutta, mitä on tässä esiintynyt. Syksyn mittaan hallituspuolueiden edustajat ovat kaiken maailman maakuntalehdissä haukkuneet nyt ministereiden ratkaisuja ja sitä, että näitä junavuoroja ei saada lakkauttaa. Sitten tullaan tänne eduskunnan isoon saliin ja täällä väitetään ihan toista, niin että kyllä tässä nyt olisi vähän hallituspuolueidenkin edustajilla peiliin katsomisen paikka, minkälaista viestiä kansalle (Puhemies koputtaa) välitätte. Ei tämä ainakaan luottamusta herätä.

**16.48 Tytti Tuppurainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Alueille, maakunnille ja aluepolitiikalle toimivat kulkuyhteydet ja toimiva raideliikenne ovat aivan elinehto. Kun tulen tuolta pohjoisesta, niin tiedän, että maakuntien keskustalaiset hyvin laajasti jakavat tämän saman näkemyksen. Nyt meillä on yhteinen huoli, huoli esimerkiksi siitä, miten järjestetään Oulun ja Kajaanin väliset yhteydet, kun junavuoroja leikataan. Ei niitä aivan käden käänteessä voida bussilla korvata, koska myöskään vt 22:lle ei ole turvattu perusparannusrahoja eikä tie ole kunnossa. Ei bussissa myöskään esimerkiksi työskentely ole samanlaista kuin junassa työskentely olisi, missä voi ladata omia tietoliikennevälineitään ja niin edelleen.

Hullunkurista on myös tuo pääradan liikenteen leikkaaminen, kun siihen on vuosien varrella yhdessä satsattu satoja miljoonia euroja ja nyt esimerkiksi Oulu—Seinäjoki-väliltä vuoroja karsitaan. Jää, puhemies, semmoinen vaikutelma, että tämän hallituksen puhe maakunnista on kyllä pitkälti pelkkää byrokratiaa. Nyt ollaan ison kohun seurauksena lanseerattu nämä itsehallintoalueet, ja vaikuttaa siltä, että me saamme kyllä nämä maaherran virat mutta ei siellä maakunnissa paljon kyllä tavalliselle ihmiselle enää ole, kun asemat suljetaan (Puhemies koputtaa) ja raiteet nollataan.

**16.49 Markus Lohi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten täällä edustaja Kääriäinen totesi, tämä hallitus joutuu nyt tekemään myös vaikeita päätöksiä liikennepuolellakin, mutta kun katsotaan sitä isoa kuvaa, mikä on hallituksen linja, niin kyllä tämä hallitus ottaa koko maan voimavarat käyttöön. Jos ajatellaan liikennepolitiikkaakin ja näitä meidän satsauksiamme vaikka korjausvelan vähentämiseen, niin siinä koko Suomeen tullaan tekemään merkittäviä hankkeita ja satsataan jopa 600 miljoonaa euroa tämän koko maan voimavarojen käyttöönottamiseksi. Sen takia ei voi muuta kuin hieman olla hämmästynyt — ja toisaalta iloinen — siitä, että täällä SDP:n ja vihreitten riveissä on erittäin voimakkaasti nyt lähdetty maakuntia ja aluepolitiikkaa puolustamaan. Tämä hämmästyttää sen takia — vaikka tämä on myönteinen asia — että tässä on tapahtunut yhtäkkiä yhdessä yössä, kun teistä tuli hallituspuolueesta oppositiopuolue, semmoinen käänne, että kelkka kääntyi aivan toisenlaiseksi. Sitä ennen se edellisen hallituksen viesti oli lähinnä se, että minne ei raitiovaunulla pääse, ei kannata edes (Puhemies koputtaa) mennäkään.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

16.50 **Antti Lindtman sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me emme ennen vaaleja esittäneet näiden raideyhteyksien lakkauttamista. (Krista Kiuru: Todellakaan, emmekä vieläkään!) — Ettekä tekään. — Mutta vaalien jälkeen, vastoin lupauksianne, te tämän teitte. Ja kun te syytätte meitä, että nyt me nostamme tätä ja kauhistelemme, mitä tämä tarkoittaa maakuntien elinvoimalle, niin jos ette minua usko, edustaja Lohi, uskokaa edes kansanedustajakollegoita Pirttilahti, Mikko Savola ja Anne Kalmari, jotka kirjallisessa kysymyksessään ministeri Bernerille toteavat, että lakkauttamispäätös "jättää ison aukon Suomen raideliikenteen karttaan", päätöksellä on "vakavia seurauksia alueiden elinvoimalle". Jos ette minua usko, uskokaa edes puoluetovereitanne.

Arvoisa puhemies! Kun täällä on puhuttu näistä korvaavista muodoista, niin otetaan esimerkki: Kankaanniemen bussiliikenne Haapamäellä välillä Jyväskylä—Seinäjoki lisää matka-aikaa puolitoista tuntia — nopeampi on mennä Tampereen kautta. Onko tämä sitä korvaavaa liikennettä? (Puhemies koputtaa) Ja nyt kysymys: kulkeeko tällä ratavälillä juna myös huhtikuussa?

16.51 **Markus Lohi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan edustaja Lindtmanille todeta, että nytten kun puhuin tästä isosta kuvasta, että mikä on hallituksen aluepolitiikan linja ja koko maan kehittämisen linja, niin en puhunut näistä yksittäisistä raideliikenne ratkaisuksista, jotka osittain ovat ikäviä ja hankalia — niitä joudutaan nyt tekemään, jotain on tehtävä. Mutta pitää katsoa sitä isoa kuvaa. Ja se edellisen hallituksen iso kuva maakuntia kohtaan oli aivan erilainen kuin tämän hallituksen. Täällä on mainittu muun muassa SDP:n riveistä tämä sote-ratkaisu: tämä sote-ratkaisukin oli sellainen, jossa kunnioitetaan maakuntia. Ja kun ajatellaan muuten tämän hallituksen linjausta vaikkapa liikennepolitiikassakin, niin kyllä tämä kantaa huolta siitä, että saadaan koko maan voimavarat käyttöön. Ja sen takia tämä linja on aivan erilainen kuin edellisen hallituksen linja.

16.52 **Ben Zyskowiec kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Rajansa se on edellisen hallituksen mollaamisellakin. Jos edellinen hallitus, edustaja Lohi, teki niin julmettuja ratkaisuja maakuntia ja haja-asutusalueita kohtaan, niin kai te nyt pääministeripuolueena olette korjaamassa näitä ratkaisuja? Olin itse hallitusneuvotteluissa enkä kyllä huomannut, että olisitte esittäneet yhdenkään viime kaudella tässä suhteessa tehdyn päätöksen palauttamista tai peruuttamista. (Antti Lindtman: Kova paljastus!) Viime vaalikaudella joka kerta, kun hallitus joutui tekemään ikäviä säästöpäätöksiä, jotka kohdentuivat eri puolille Suomea, myös maakuntiin, hallitus sai kuulla kunniansa siitä, että kyseessä oli ideologinen keskittäminen. Ilmeisesti nyt käsittelemme aihetta, jossa on kyseessä epäideologinen keskittäminen. (Naurua)

16.53 **Markku Rossi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sipilän hallituksen politiikassa, joka on yhdessä hallituspuolueiden kanssa sovittu ja hyväksytty, näkyy juuri tämä korjausvelan poistaminen eli ne investoinnit, jotka tuovat edellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi. Ja aiemminkin on todettu, että jos junat eivät kulje riittävän nopeasti, ne eivät pärjää tässä kilpailussa. Ja, edustaja Lindtman, kun aiemmin sanoitte todellakin, että nyt ei investoida sitten uusiin kohteisiin: todellakin nyt laitetaan sekä rautateitä että niitä upottavia maanteitä kuntoon, jotta Suomessa yleensäkin tämä liikenne pystyy pelamaan. Ja se on tämä oleellinen kysymys.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Arvoisa puhemies! Me tarvitsemme ilman muuta myös uusia investointeja, ja tässä haluan kyllä olla kannustamassa hallitusta siinä, että me haemme tämän vaalikauden loppupuolelle niitä mahdollisuuksia, millä ihan oikealla tavalla pystytään luomaan uutta rahoitusta uusille investoinneille. Korjausinvestoinnit on hoidettava nyt kuntoon, mutta tarvitaan myös kehittämisinvestointeja, ja tässä tietysti hallituksen pitää nyt pystyä varsin nopeassa tahdissa kertomaan, millä lailla kuljemme eteenpäin.

**Puhemies Maria Lohela:** Puheenvuorot vielä edustajille Arhinmäki, Jalonen ja Taimela, ja sitten ministeri.

**16.54 Paavo Arhinmäki vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun puolen Suomen liikenneministeri Kyllönen oli tehtävässään, hän varmisti yksinoikeussopimuksen VR:lle vuoteen 2024. Nyt kun keskusta valitsi liikenneministeriksi hyvin kapean Suomen liikenneministerin, hän yrittää tuhota tämän ja jo hätäpäissään puolessa vuodessa avata kilpailulle. Mitä kilpailu pahimmillaan voi tarkoittaa maassa, joka on huomattavasti pienempi kuin Suomi ja huomattavasti tiheämmin asuttu kuin Suomi — Isossa-Britanniasa? Kilpailuttaminen on johtanut siihen, että junalippujen hinnat ovat nousseet, kalusto on heikkoa, junat ovat täpötäynnä, junat ovat vielä pahemmin myöhässä kuin Suomessa — sekin on mahdollista — ja julkista tukea on jouduttu kasvattamaan näille yrityksille, jotka tekevät samaan aikaan isoa voittoa. Tähänkö ministeri Berner nyt pyrkii?

**16.55 Ari Jalonen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Berner on kyllä vastannut esitettyihin kysymyksiin niin selkeästi, että oppositiolla on kysymyksiä enää yhtä vähän kuin on näitä vaihtoehtojakaan. (Paavo Arhinmäki: Mitäs mieltä te olitte kilpailuttamisesta ennen vaaleja?)

Tämä iso linja, mitä hallituksella on, on tämä uusi liikennepolitiikka. Liikennekaariesitys pitää siitä paljon sisällään. Ne, jotka ovat perehtyneet liikennepolitiikkaan, tietävät tasan tarkkaan, mitä tämä MaaS-ajattelu tarkoittaa. Siinä on avain oikeastaan kaikkiin näihin liikenneongelmiin, (Paavo Arhinmäki: Päinvastaista kuin perussuomalaisten vaaliohjelma!) mitä täällä Suomenmaassa on ollut.

Haluan nostaa esille yhden konkreettisen esimerkin, niin että edustaja Arhinmäkikin ymmärtää, mistä puhutaan. Se on tämä taksin Valopilkku-sovellutus. Se on aivan loistava esimerkki tästä uudenmuotoisesta liikennepolitiikasta.

**16.56 Katja Taimela sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämän päivän keskusteluun haluan vielä muistuttaa, että VR:n hallintoneuvosto on yksimielisesti esittänyt, että junavuorojen lakkauttamisen säästötoimien kokonaisvaikutukset selvitetään aidosti. Lisäksi se edellytti yksimielisesti, että on oltava alueiden elinvoimaisuuden ja kehittämisen näkökulmasta tarkemmat suunnitelmat korvattavista liikennejärjestelyistä, ennen kuin junavuorojen lopettamisia tullaan toteuttamaan. Tämä kaikki siis yksimielisesti, mukana myös hallituspuolueiden kansanedustajat.

Mielestäni vähintään, mitä hallitus voi nyt tehdä, on tehdä nämä laajat vaikuttavuusarviot alueiden kilpailukykyyn ja elinvoimaisuuteen niin, että tämä kokonaisuus otetaan aidosti huomioon. Minä toivon, että te teette tämän, ei oppositiota, ei hallintoneuvostoa, vaan alueiden ihmisiä ajatellen.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Ja ainakin yhteen kysymykseen on vielä tulematta vastaus. Ministeri Berner, me odotamme edelleen vastausta siihen, mihin maakuntaan olette valmiita satsaamaan nämä luvut 5 miljoonaa, joka täällä tänään salikeskustelussa on pyörinyt.

**Puhemies Maria Lohela:** Sitten ministeri Berner, 3 minuuttia puhujakorokkeelta, ja sen jälkeen puhujalistaan.

**16.58 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa puhemies! Hallituksen liikennepolitiikka on nimenomaisesti perustunut avoimuuteen. Olemme kertoneet ostoliikenteen leikkauspäätöksistä varhaisessa vaiheessa juuri siksi, että olemme halunneet olla avoimia VR:n yt-prosessien keskellä olevaa henkilöstöä kohtaan mutta samalla myöskin antaa tilaa osallistua tämän korvaavan liikenteen kehittämiseen niille, joilla on siihen ollut tahtoa. Vain ostoliikenne on se, jota hallitus leikkaa.

Hallitus ei leikkaa junaliikenteestä kokonaisuutena, ja junaliikenne ei tule lakkaamaan Suomesta, ei pystysuunnasta eikä poikittain. Koordinaatio tulee tapahtumaan nimenomaan tulevassa, kehitteillä olevassa liikennekaarilainsäädäntöhankekokonaisuudessa, jossa tullaan kehittämään liikennemuotoneutraalisti kaikkia liikennemuotoja ja kehittämään sitä, että saamme parempia palveluja, parempaa hintatasoa ja parempia ratkaisuja koko Suomeen.

Lippujärjestelmät ovat siinä nimenomaan yksi keskeinen työkalu, jolla näitä eri liikennemuotoja voidaan keskenään yhdistää ja voidaan taata, että asiakkaat saavat kokonaisvaltaisia matkaketjuja itselleen hankittua ja ennustettua niiden kautta hintaa, aikaa ja omaa vaikutusta ympäristöön.

Ostoliikenne ei tule Suomesta lakkaamaan, päinvastoin me tulemme jatkossakin tarvitsemaan yhteiskunnan tukea. Mutta on myöskin selvää, että sen rinnalle me tulemme tarvitsemaan yksityistä sektoria investoimaan ja olemaan mukana rakentamassa tulevaisuutta liikenteen näkökulmasta.

Hallitus tukee alueellista kehitystä, ja alueellinen itsehallintoratkaisu tulee mahdollistamaan monilta osin myöskin liikenteen osalta päätöksentekoa, joka tehdään alueita kehittämällä ja alueiden paikallisten päättäjien toimesta. Hallituksen tehtävä on huolehtia, että edellytykset säilyvät, ja juuri niitä edellytyksiä nyt rakennamme sitä varten, että tulevaisuudessa meillä on sekä verkostoa, panostusta infraratkaisuihin että sitten panostusta myöskin palveluketjujen mahdollisuuteen.

Liikennekaari tulee myöskin mahdollistamaan uusia rahoitusmalleja ja uusia liikenteentuottomuotoja. On aivan selvää, että me tarvitsemme merkittäviä investointeja ja suuria liikennehankkeita myös tulevaisuudessa. TEN-T-hakemuksia varten hallitus valmistelee parhaillaan listaa suurista investointihankkeista, ja kytkemme sen pohdinnan yhteen uusien rahoitusmallien kanssa, joista olemme luvanneet tiedottaa ja kertoa tämän vuoden puolella, joulukuun aikana. Koko maata tullaan kehittämään myös investointien näkökulmasta.

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Edustaja Mäkipää. — Nyt siis siirrytään puheenvuorolistaan.

**17.01 Lea Mäkipää ps:** Arvoisa puhemies! Tässä välikysymyksessä viitataan, että hallitus pyrki vaikeuttamaan koko Suomen asuttuna pitämistä ohjaamalla matkustajia jouk-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

koliikenteestä yksityisautoiluun, muun muassa, ja että hallitus vaarantaisi vientiteollisuuden ja talouskasvun.

Näitä maan elinvoimaisuuden kannalta tärkeitä asioita on vuosikausia edellisten hallitusten aikana vaarannettu monin eri tavoin. Tällä hallituskaudella sentään ollaan vähentämässä perustienpidon korjausvelkaa, jota on kertynyt runsaasti useiden vuosien laiminlyönnin seurauksena. Kelvollinen tieverkosto on edellytys koko maan asuttuna pitämiseksi, samoin teollisuuden ja viennin elinvoiman ja kasvun ehto.

Metsäteollisuus on maamme suurin ja tärkein elinkeino ja tulee kasvamaan vielä muun muassa biotalouden kehityksen myötä. Suurin osa metsäteollisuuden raaka-aineista eli puusta kulkee kumipyörällä. Puuta kuljetetaan hankalien metsäautoteiden varrelta läpi harvaan asuttujen seutujen, missä ei ole rautatiekiskoja vaan rapautuneita maanteitä. Samojen teiden varrella haja-asutusalueilla asuu ihmisiä, joille henkilöauto on välttämätön ja ainut kulkuyhteys. Jos en käyttäisi omaa henkilöautoa, en koskaan ehtisi näihin täysistuntoihin.

Hallitusohjelman kärkihankkeisiin kuuluu perustienpidon korjausvelan vähentäminen, johon panostetaan 600 miljoonaa euroa vuosina 2016—2018. Nyt pitääkin muistaa, että kohdennetaan rahaa myös sinne syrjäisempienkin kuntien teiden korjauksiin, ei pelkästään valtateille ja keskuskaupunkien liepeille. Lisäksi kohdennetaan vuosina 2017—2019 yhteensä yli 350 miljoonaa euroa liikennehankkeiden investointien määrärahoja uudelleen kehittämishankkeista perusväylänpitoon ja yksityisteidenkin avustuksiin. Nämä ovat niitä toimia, jotka ovat välttämättömiä koko maan elinkelpoisuuden ja talouden kasvun kannalta. Tämä on ollut myös yksi kohta meidän perussuomalaisen ohjelmassa.

Oppositio on huomionut, että häiriöt rataverkon ruuhkaisimmilla osuuksilla heijastuvat yksiraiteiseen rataverkkoon koko maassa. On selvää, että myös rataverkkoa on kehitettävä sellaisilla reiteillä, jotka vastaavat valtakunnallisesti ja kansainvälisestikin kasvavaan tarpeeseen, kuten päärata Helsingistä Tampereen kautta Ouluun, joka on keskeinen osa TEN-T-ydinverkkoa. Lisäraiteet tällä reitillä olisivat koko maan teollisen kilpailukyvyyn kannalta tärkeää rataverkon kehittämistä.

Arvoisa puhemies! Junavuorojen lakkautukset ovat aina ikäviä päätöksiä, kenen kohdalle ne sattuvat. Tärkeitä lähijunahankkeita on ollut toteuttamatta, koska VR:llä ei ole ollut tahtoa. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla olisi nykyisellä rataverkolla tähän mahdollisuus ja seudun työmatkaliikenteen kannalta myös selkeä tarve. VR:n monopoliaseman purkaminen ja lähijunaliikenteen avaaminen muille operaattoreille voisi antaa mahdollisuuden sujuvaan paikallisliikenteeseen kaupunkiseuduilla, myös muualla kuin täällä pääkaupunkiseudulla. Kaupunkiseuduilla lähijunaliikenteen kehittäminen on tarpeellista, ja maakuntakeskusten välillä pitää voida matkustaa nopeasti ja vaivattomasti raiteita pitkin. Toki syrjäseuduillakin on oltava toimiva joukkoliikenne, mutta asukkaiden näkökulmasta siellä tarvitaan kaikkein kipeimmin mittavaa tieverkoston kunnostusta. Pirkanmaan rapakuntoiset maantiet ovat tulleet tutuiksi, ja onneksi budjettiin on annettu rahaa, ja toivonkin, että niin Pirkanmaan kuin muidenkin maakuntien reuna-alueille tätä rahaa liikenee.

Ja aivan lopuksi: Koska oppositiosta ei ole ollut mitään semmoista todellista vaihtoehtoa, odotan mielenkiinnolla, mitä liikenneministerimme on antanut tälle tulevaisuuden visiolle. Kehitetään myös vapaata kilpailua, otetaan tämä liikennekaari käyttöön — siinä on taksia, kutsutaksia, kimppakyytiä jos jonkinlaista — ja toivottavasti myös nämä mukavat sanat tulevat sitten joskus toteen, että jokaisella paikkakunnalla aina Hangosta Utsjoelle voitaisiin olla suhteellisen tyytyväisiä liikennepolitiikkaan.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**17.06 Kalle Jokinen kok:** Arvoisa herra puhemies! Täytyy kiittää oppositiota siitä, että olette tehneet tämän välikysymyksen ja eduskunnalle on tarjoutunut hyvä mahdollisuus nyt keskustella liikennepolitiikasta laajemminkin. Sille on ihan selkeää tarvetta, koska liikenne on elinvoimaisuuden lähde, se koskee kaikkia suomalaisia ihmisiä ja se on elinkeinoelämän ja meidän vientimme edellytys, että liikenne ja liikenneverkko toimii ja liikenneverkko on kunnossa. Sen takia ollaan tässä yhteisellä asialla.

Tämän hallituksen liikennepolitiikan betoni ja perustus kyllä valettiin viime vaalikaudella siinä yhteisessä korjausvelkatyöryhmässä, joka oli parlamentaarinen. Se työ lähti eduskunnan liikennevaliokunnasta, joka peräsi korjausvelkaan ratkaisuja ja malleja, miten se hoidetaan. Eli liikennevaliokunta laittoi sen työn liikkeelle, ja sitä ministerien johdolla sitten vietiin, ja siinä työssä olivat kaikkien puolueiden edustajat mukana. Sitä tehtiin tiukasti ja hyvässä hengessä ja päädyttiin yksimieliseen loppuraporttiin, jonka pohjalta on nyt tähän nykyiseen hallitusohjelmaan viety esimerkiksi tämä korjausvelan taittamiseen tähtäävä 600 miljoonan lisärahoitus, ja sitä vielä hallitus täydentää tuolla 364 miljoonan kärkihankerahoituksella. Eli tässä suhteessa on lähdetty yhdessä liikkeelle ja ollaan sen polun alussa, joka sitten parantaa meidän liikenneverkkoamme.

Siinä korjausvelkatyöryhmän raportissa oli muutama muukin tärkeä asia, jotka ovat vielä toteutumatta mutta myöskin harkinnassa. Eli yksi kärki oli myös se, että pitää etsiä nyt uusiin isoihin liikenneinvestointeihin rahoitusmalleja, joilla voidaan rahoitukseen ottaa mukaan yksityistä rahaa, kuntien alueiden panostuksia, elinkeinoelämän toimijoiden panostuksia, ja sitten valtio on osaltaan myös siellä vivuttamassa näitä asioita eteenpäin. Ministeri Berner on ansiokkaasti laittanut tämän rahoitusmalliselvityksen liikkeelle ja on sen luvannut, että tämän vuoden loppuun mennessä näitä rahoitusmalleja päästään arvioimaan. Siinä vaiheessa on erittäin tärkeää, että kun se arvio tehdään, niin sen jälkeen valitaan joku rahoitusmalli ja pilotoidaan, kokeillaan, miten ne käytännössä toimivat, ja lähdetään katsomaan, miten me pystymme jatkossa liikenneverkkoa kehittämään. Vaikka talous on tiukkaa, tässä tilanteessa ei saada kokonaan unohtaa tulevaisuutta ja niitä isoja investointeja, eikä hallitus aio niitä unohtaakaan. Tässä mennään eteenpäin.

Sitten kolmas asia, joka tuli tässä parlamentaarisen työryhmän raportissa vahvasti esille, oli se, että meidän pitää pyrkiä tämmöiseen rakenneuudistukseen, jossa laaditaan tämmöinen pitkäjänteinen, esimerkiksi 12-vuotinen, liikennepoliittinen tavoitesuunnitelma ja sitoudutaan siihen ajatukseen, miten seuraavien kolmen vaalikauden aikana liikennettä kehitetään, mitä tavoitteita asetetaan. Tämän kaltainen malli on esimerkiksi Ruotsissa käytössä, ja se on aivan välttämätön. Ei voi olla niin, että liikennepolitiikan suunta vaihtuu liikenneinvestointien suhteen aina hallituskauden taitteessa. Me tarvitsemme semmoisen luotettavan pitkäjänteisen suunnitelman, johon sitten elinkeinoelämä ja alueiden toiminta voivat tukeutua, ja jos sitä viedään eteenpäin esimerkiksi tällaisella yhteysväliajattelulla, että sitoudutaan parantamaan jotakin yhteysväliä ja sen jälkeen alue- ja elinkeinoelämän toimijat, jotka sillä välillä toimivat, tulevat mukaan siihen suunnitteluun ja sitten kohdennetaan ne investointitarpeet sen mukaan, niin silloinhan me pääsemme tässä eteenpäin hyvin. Ja tätä hallitus nyt tekee, ja ainakin itse koen, että siihen on myös nykyisten oppositiopuolueiden vahva tuki, ja sehän tässä pitää ollakin — yhteistä asiaa on, kun liikennepolitiikkaa viedään eteenpäin.

No, tämän päivän keskusteluun. Hiukan oudoksun sitä, että täällä on ollut opposition taholta sellainen henki, että tämä junaliikenne pitää suurin piirtein hinnalla millä hyvänsä pitää yllä näillä asemilla. Täällä on 28 asemaa, joissa henkilöliikenne päättyisi, ja siellä puo-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

let niistä asemista on semmoisia, joissa tehdään vain 20 matkaa vuorokaudessa. Siis 20 matkaa: se tarkoittaa 10:tä ihmistä, jos se ihminen tulee takaisin. Ei kai voi olla niin, että me hinnalla millä hyvänsä pidämme (Puhemies koputtaa) sen junaliikenteen siellä voimassa. Tärkeintä ihmisille on, että he pääsevät kulkemaan, ja silloin täytyy teknologianeutraalisti tämä liikenne järjestää, ja siihen nyt haetaan malleja myös hallituksen työssä.

**17.12 Suna Kymäläinen sd:** Arvoisa herra puhemies! SDP on esittänyt ostoliikenteen leikkauksen perumista ottamalla rahat autoveron alennuksesta. Miksi? Siksi, että muutoin käynnissä on aluepolitiikan ideologinen alasajo.

Keskustan johdolla ajettu päätös on tuhoisaa alueiden ja maakuntien kehitykselle. Maakunnista lakkautetaan junavuoroja ja kasvukeskusten välisiä vuoroja harvennetaan. Maakuntien lentokentät ovat uhan alla, ja Finnairin myynnilläkin jo spekuloidaan. On vaikea uskoa todeksi, että hallitus keskustalaisen pääministerin ja liikenneministerin johdolla on päättänyt lopettaa maakuntien Suomen poikittaisjunaliikenteen lähes kokonaan. Ratoihin sidottu kansallisvarallisuus hukataan, sillä siellä, missä ei juna kulje, ei ole myöskään rai-dehuoltoa. Sinne ne romuttuvat kasvamaan heinää. Eikö keskustasta löytynyt ketään puolustamaan tällaista aluepolitiikan alasajoa? Keskustavetoinen hallitus lopettaa kokonaisia ratayhteyksiä maakunnissa. Mitä se tarkoittaa kansalaisten yhdenvertaisuudelle, maakuntien ja kaupunkien vetovoimalle ja saavutettavuudelle? Ylittävätkö vahingot seutujen taloudelle hallituksen 12,3 miljoonan vuosittaisen säästön valtiontalouteen? Taitavat ylittää. Se siis siitä ja maakuntien elinvoimaisista vetovoimatekijöistä ja harvaan asuttujen seutujen palveluista.

Te hallituksessa sorvasitte autoveron alennuspäätöksen ja ajoneuvoveron korotuspäätöksen ja siten tämän joukkoliikennepalveluiden kurjistamispäätöksen. Ne iskevät kyllä nyt ihmisryhmään, jossa olisi pitänyt yhteiskunnalliset vaikutukset kammata paljon tarkemmin, myös tasa-arvon kannalta.

Mutta niinhän te hallituksessa teette nyt kaikessa. Vaikutus- ja kustannusarvioinnit ovat puutteellisia jatkuvasti. Kyllä tässäkin jo kolkutellaan perustuslaillisuuden rajoja. Junavuorot lakkautetaan, linja-autot kilpailutetaan hengiltä ja taksiverkostoakin uhataan sekä Finnairia kaupitellaan. Eihän jäljelle jää kansalaisille kuin oma auto, eikä kaikilla ole varaa siihen. Tämä on tyrmäävää, eriarvoistavaa tulonjakopolitiikkaa, kun pitäisi tehdä tasa-arvoista liikennepolitiikkaa ja nimenomaan joukkoliikennepolitiikkaa.

Miksi ostoliikennepäätökseen ei annettu alueiden tai kuntien vaikuttaa? Mitä tapahtuu seuraavaksi esimerkiksi lentoliikenteen saralla? Ovatko maakuntakentät jo myyntilistalla? Kilpailu on hyvä asia, mutta millä ehdoin, millä valmistelulla ja millä aikataululla? Liikenteessä olisi hyvä ottaa myös yhteiskunnan tarpeet huomioon, etenkin perustuslailliset yhdenvertaisuuden periaatteet. Miksi ei annettu maakuntaliittojen ja kuntien edes lausua?

Arvoisa puhemies! Keski-Suomen liitto pitää esitystä liikenteen ostojen lopettamisesta hätköitynä, perustelemattomana ja suppeaan liiketaloudelliseen ajatteluun pohjautuvana. Pohjois-Karjalan liitto on sanonut: "Junayhteyksien lakkauttamisen perusteena ei voi olla yksinomaan hallitusohjelman säästötavoite. Ratainfrastruktuurista saadaan paras yhteiskunnallinen ja ilmastopoliittinen kokonaisuhyöty silloin, kun raiteilla liikkuvat sekä ihmiset että tavarat." Etelä-Savon maakuntaliitto on todennut: "Junavuorojen vähentäminen heikentää olennaisesti Etelä-Savon saavutettavuutta vaikeuttamalla työ- ja asiointimatkoja. Liikennejärjestelmä muodostaa kokonaisuuden, jonka kehittäminen on julkisen vallan ja erityisesti poliittisen päätöksenteon vastuulla." Ja vielä Ähtärin kaupunki: Henkilöliiken-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

teen uudet järjestelyt tulisi Ähtärin mukaan ajoittaa aikaisintaan hetkeen, jolloin henkilöliikenne avataan kilpailulle. Haapamäen radan osuudet on lisäksi juuri peruskorjattu 40 vuoden käyttöä varten, muistuttaa Ähtärin kaupunginhallitus. Vastaavasti Ähtäri vertaa, että liikenteen lopettamisesta saavutettava säästö maakuntien rataosuuksilta olisi eräiden tietojen mukaan vain 4 miljoonaa euroa vuodessa.

Arvoisa rouva puhemies! Edellä lausuttuun viitaten, rouva ministeri, hyvät hallituspuolueiden kansanedustajat, tiedättekö te, mitä olette tekemässä?

**17.17 Johanna Karimäki vihr:** Arvoisa herra puhemies! En voi ymmärtää hallituksen päätöstä lähes halvaannuttaa junaliikenne pitkin poikin Suomea. Lähiliikenne Itä-Suomessa lakkaa lähes kokonaan, poikittaisyhteyksiä koko maassa torpataan. Moni opiskelija kärsii esimerkiksi välin Seinäjoki—Jyväskylä lopetuksesta. Pohjanmaan ja Keski-Suomen junaliikennettä karsitaan rankalla kädellä. Koko toimen hintalappu on 15 miljoonaa euroa. Keskustahallitus heikentää maakuntien ihmisten arkea ja yritysten toimintaedellytyksiä.

Hallitus perustelee säästöjä vähäisillä käyttäjämäärillä, mutta tämä ei toimi Uudenmaan Y-junan lakkautuksen perusteluksi. Sadat ihmiset läntisellä Uudellamaalla kulkevat päivittäin arjen työ-, koulu- ja opiskelumatkoja Y-junalla Karjaalta Inkoon, Siuntion ja Kirkkonummen kautta Helsinkiin. Y-junan säilyminen entisellään maksaisi vain miljoona euroa, jolla kustannetaan hyvinvointia ja sujuvaa arkea radan varten. Mikään bussiyhteys ei korvaa junan nopeutta ja virtaviivaisuutta. Kasvava Helsingin seutu tarvitsee päinvastoin uusia lähijunayhteyksiä eikä karsintaa. Esimerkiksi Siuntio on kaavoittanut Rantaradalle uutta junaliikenteeseen tukeutuvaa asutusta. Hallitus on pettänyt kunnat, jotka ovat edistäneet aiesopimuksissa sovittua kaavoitusta.

Tänään pääkaupunkiseudun päättäjillä on HSL:n hallituksessa hyväksyttävänä ratkaisu, joka pelastaa pieniltä osin Y-junan liikennettä. Ruuhka-ajalle saadaan neljä vuoroa Siuntioon muttei Karjaalle saakka eikä viikonloppuisin. Tämä on väliaikainen hätäratkaisu, sillä tavoitteena pitää olla liikennöinnin palauttaminen vähintään entiselleen. Helsingin seudun asuntopula kasvaa, ja tarve kohtuuhintaiselle asumiselle hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle on suuri.

Haluan oikoa väitteen, että lähijunaliikenne olisi pullonkaula Turun junan nopeudelle. Ensiksikin Rantaradan raiteet ovat niin heikossa kunnossa, ettei niillä pystytä pitämään tasaista korkeaa matkanopeutta. (Eduskunnasta: Juuri näin!) Toiseksi auttaisi Kirkkonummen ja Karjaan välille pari ohitusraidetta kaupunkien kohdalla. Nykyisen Rantaradan junaliikenteen turvaamiseksi tarvitaan laaja Rantaradan kapasiteettia sekä turvallisuus- ja ohjausjärjestelmää koskeva kehittämisohjelma. Tämä merkitsee parempaa ratakapasiteettia Pasilan ja Helsingin keskustan välille, kaupunkirataa Espooseen, lisäraidetta Espoon ja Kirkkonummen välille sekä useampia junan kohtauspaikkoja Kirkkonummen ja Turun välille.

Uudellamaalla on paljon tarpeita parantaa raideliikennettä. Tällä hetkellä Porvooseen menee vain viehättävä museojuuna muutaman kerran kesässä. Itäiselle Uudellemaalle tarvitaan myös uudet raiteet, missä toki helpottaa vanhan ratapohjan hyödyntäminen ja kunnostaminen henkilöliikenteelle. Hanko—Hyvinkää-radon sähköistys taas on hanke, joka edistää asukkaiden liikkumista, elinkeinoelämän kuljetuksia, kaavoitusta ja vientiä. Sähköistyksessä on edettävä suunnitelmista tekoihin.

Minua huolettaa raiteiden kunto ja se, että nyt hallituksen suunnitelmissa lakkautettavissa yhteyksissä raiteiden annetaan rapistua käyttökelvottomaan kuntoon. Perusradanpitoon

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

on panostettava enemmän. Tervehdinkin ilolla hallituksen kärkihanketta, joka kohdistaa 600 miljoonaa euroa liikenteen väylien kunnostamiseen. Raiteiden ja teiden rapistunut kunto aiheuttaa vaaratilanteita ja vaikeuttaa työmatkaliikennettä.

Olin mukana liikenne- ja viestintäministeriön asettamassa parlamentaarisessa työryhmässä, jossa haimme ratkaisuja liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Työryhmässä teimme joulukuussa 2014 esityksen, jolla korjausvelkaa voidaan vähentää. Tarkastelimme erilaisia rahoitusmalleja, joita esitimme kokeiltavaksi ennakkoluulottomasti. Toivon, että hallitus hyödyntää ryhmän työstämiä esityksiä kärkihankkeessaan.

Vaikka peruskunnossapitoon panostetaan enemmän, ei uuden kehittämistä pidä jättää retuperälle. Suomen maakuntajohtajat ovat tiedottaneet huolestaan Sipilän hallituksen pitkäjänteisyyden puutteesta koskien suuria, tarpeellisia uusia liikenneinvestointeja. Mikäli kansallista näkemystä lähivuosien isoista liikennehankkeista ei synny, menetämme mahdollisuuden hyödyntää niihin liittyvää rahoitusta Euroopan unionista. Joukkoliikenne on asukkaiden palvelua, ja varsinkin Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa siihen on panostettava.

**17.22 Hanna Sarkkinen vas:** Arvoisa puhemies! Maakuntien junaliikenne on ankarien leikkausten kohteena. Osa väleistä hiljenee, tai vuoroväli harvenee, ja monet asemat hiljenevät kokonaan. Ihmiset ovat suunnitelleet asumistaan ja elämäänsä liikenneyhteyksien perusteella. Töiden ja opiskelupaikkojen saavutettavuus on aivan olennainen kysymys jokaiselle meistä. Meillä kaikilla ei ole autoa, joten joukkoliikenneyhteydet ovat olennaisia monelle meistä.

Liikenneyhteyksillä on suunnatonta merkitystä maakuntien ja alueiden elinvoiman ja ihmisten arkipäivän näkökulmasta. Nämä junavuorojen leikkaukset ja lakkautukset eivät ole mikään pikkujuttu tai lillukanvarsi. Ne voivat pakottaa ihmisiä muuttamaan tai vaihtamaan työpaikkaa. Ne saattavat vaikeuttaa yritysten ja organisaatioiden toimintaedellytyksiä maakunnissa sekä heikentää alueiden elinvoimaa ja kiihdyttää väestökatoa. Ne pakottavat ihmisiä hankkimaan autoja ja lisäävät yksityisautoilua. Ne pakottavat nuoria muuttamaan kaupunkeihin opiskelun perässä, kun kulkeminen kotoa ei ole enää mahdollista.

Esimerkiksi Oulaisten ja Vihannin asemat Pohjois-Pohjanmaalla hiljenevät osittain, kun yhä useampi vuoro ajaa jatkossa niiden ohi. Tämä vaikeuttaa alueen ihmisten työssäkäyntiä ja asiointia ja tekee asemille tehdyt investoinnit osittain turhiksi. Arvokas kansallisuusomaisuutemme ja jo tehdyt investoinnit jäävät monin paikoin vajaakäytölle.

Ministeri kertoi, että ratavälille Seinäjoki—Oulu on tehty investointeja mutta se ei ole lisännyt matkustusta. Tämä on totta. Mutta on muistettava, että panokset yhteysvälille eivät ole olleet vielä riittäviä, vaikka niitä on tehty. Jotta yhteysväli saataisiin toimivaksi, luotettavaksi ja nopeaksi, tarvittaisiin kaksoisraide koko yhteysvälille, sillä henkilöliikenne ja tavaraliikenne ovat ruuhkauttaneet välin ja tehneet siitä epäluotettavan. Erityisesti ruuhkautuneelle välille Oulu—Liminka tarvitaan kaksoisraide. Olemassa olevaa rataa voidaan korjata, mutta ratayhteyden suorituskyky ei kasva, jos koko ruuhkautuneelle osuudelle ei saada kaksoisraidetta.

Nyt kuitenkin jo tehdyt panokset valuvat osittain hukkaan, jos liikenne vähenee. Mitä me teemme raiteilla, jos niillä ei ole liikennettä? Monin paikoin junaliikenteen ongelmat johtuvatkin siitä, että raiteet eivät ole siinä kunnossa, että ne mahdollistaisivat luotettavat ja nopeat yhteydet. Tämä ongelma ei raideliikenteen hätiköidyllä kilpailuttamisella ratkea. Toistan: raideinfrastruktuuriongelmat eivät tällä kilpailuttamisella ratkea.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Ministeri kertoi, että osa lakkautettavista vuoroista voidaan korvata bussiliikenteellä. Tämä on tietysti hyvä. On kuitenkin tunnustettava, että bussiliikenne ei kykene kokonaan korvaamaan junaliikennettä, sillä ne ovat luonteeltaan erilaisia liikennemuotoja ja raideliikenteen positiiviset vaikutukset alueen kannalta ovat linja-autoliikennettä suuremmat ja myös raideliikenteen ympäristövaikutukset ovat bussiliikennettä pienemmät.

Oli hienoa tänään kuulla, että hallitus jatkaa katumusharjoituksia tälläkin saralla ja ministeri lupasi 5 miljoonaa lisärahaa ensi vuodelle liikenteen turvaamiseksi. Ei siis tänäkään välikysymys ole mennyt hukkaan. Näillä päätöksillä hallitus vaikeuttaa ihmisten elämää ja heikentää alueiden elinvoimaa. Onkin kysyttävä, että tämäkö on hyvää aluepolitiikkaa.

Tiedän, että autoveron alennusta on opposition puheissa uudelleen kohdistettu moniin kohteisiin. Mutta mielestäni on aivan oikeutettua kysyä, eikö autoveron alennukseen käytettäviä euroja tosiaankaan voisi mieluummin käyttää joukkoliikenteeseen ja perua näitä junaliikenteen leikkauksia. Se olisi ympäristöystävällisempää ja aluepoliittisesti järkevämpää. Suomen ilmastopäästöistä kolmannes tulee liikenteestä, joten liikennepolitiikalla on merkitystä myös ilmastopolitiikan kannalta.

Sinänsä VR:n toimintaa ja hinnoittelupolitiikkaa voi ja on ihan oikeutettua arvostella, mutta se ei oikeuta näitä liikenteen lakkautuksia. Monet junavuorot ajavat melko tyhjiin. Mutta sen sijaan, että ne lakkautetaan, kannattaisi mieluummin miettiä hintojen laskuja ja aikataulujen kehittämistä asiakasystävällisempään suuntaan.

Suomi on pitkien etäisyyksien harvaan asuttu maa. Jos me haluamme, että elämän edellytyksiä on tarjolla jatkossakin koko maassa, niin me tarvitsemme tuettua joukkoliikennettä. On haihattelua kuvitella, että harvaan asuttujen alueiden junaliikenne voitaisiin järjestää markkinaehtoisesti ilman julkista tukea. Junaliikenteen kilpailutuksessa houkuttelevia ovat lähinnä ruuhkaseutujen vuorot. Kukapa kaupallinen toimija nyt kannattamattomia vuoroja ajaisi? Jos hallitus siis etenee suunnitelmissaan kilpailutta junaliikenne hätköidyksi jo nyt, on välttämätöntä, että kermankuorinnan estämiseksi toimijoiden olisi kannattavien yhteyksien lisäksi pakko ottaa hoidettavakseen samalla myös kannattamattomia yhteyksivälejä. Saa nähdä, paljonko toimijoita ilmaantuu.

On muistettava ja hallitukselle muistutettava, (Puhemies koputtaa) että leikkaaminen ja lakkauttaminen ei ole kehittämistä. — Kiitos.

17.28 **Anders Adlercreutz r:** Värderade herr talman, fru minister in absentia! Vårt samhälles grundpelare är förtroende, man ska kunna lita på att beslut bereds noggrant och öppet. Man ska kunna lita på att gårdagens beslut gäller även i dag. Det ska finnas ett förtroende för att de förpliktelser som myndigheter ålägger medborgarna även gäller åt andra hållet. Medborgarna ska i sin tur kunna lita på beslutsfattare och myndigheter.

Luottamus on suomalaisessa yhteiskunnassa klassisesti merkinnyt myös uskoa siihen, että päätöksenteko maassamme on tehokasta ja puolueetonta ja että pystymme kaikki halutessamme osallistumaan aktiivisesti yhteiskunnan kehittämiseen. Luottamus auktoriteetteihin on vahva, mutta sitä ei tule pitää itsestään selvänä asiana. Luottamusta tulee vaalia, sillä tämä luottamus merkitsee rikkoutumattomana vaurautta, jollaista vakautta janoavassa maailmassa ei ole pisaraakaan liikaa.

Tänä syksynä suomalaisten luottamusta on koeteltu moninaisilla tavoilla. Yliopisto-opettajat ja eläkeläiset ympäri Suomen ovat ihmetelleet, mihin viime keväänä annetut lu-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

paukset koulutuksen vaalimisesta ja ikäihmisistä huolehtimisesta ovat kadonneet. Kunnissa luottamuspulaa on puolestaan synnyttänyt ihmetys siitä, miten valtion kunnille asettamilta kaavoitusvelvoitteilta on yhtäkkiä hävinnyt pohja.

Arvoisa puhemies! Suomessa on investoitu miljoonia rataosuuksien sähköistämiseen. Vastavuoroisesti kuntia on veloitettu keskittämään asutusta niiden sähköistettyjen ratojen varsille. Joissakin tapauksissa kunnat ovat jopa lainoittaneet ratojen parannushankkeita. Syyskuussa kuntien usko valtioon näyttäytyi kuitenkin yhtäkkiä suurena naiiviutena — miten tyhmiä ne olivatkaan olleet. Smolnassa aamutunneilla hallitusohjelmaan ilmeisesti ilman sen syvällisempää taustoitusta hivuttautunut 15 miljoonan säästötavoite päätettiin panna reippaasti täytäntöön piittaamatta kuntien kanssa tehdystä aiemmasta yhteistyöstä ja kunnille asetetuista velvoitteista.

Uudellamaalla Y-juna on puhututtanut linjoista kaikkein eniten, eikä syyttä. Toisin kuin leikkauksia valmistelevat virkamiehet ovat väittäneet, kyse ei ole mitättömästä, vähässä käytössä olevasta turhakkeesta. Valmistelujen puutteellisuus onkin tullut junien käyttäjille ilmiselväksi. Virkamiesten ja poliitikkojen lausunnot osoittavat, etteivät he ole perillä asioiden todellisesta luonteesta. Tämä syö uskoa politiikkaan.

Arvoisa puhemies! Mistä tässä siis perimmiltään on kysymys? On kysymys junalinjasta, joka on elintärkeä kolmelle isolle kunnalle, junasta, joka kuljettaa satoja koululaisia ja aikuisia päivittäin kouluun, töihin ja takaisin kotiin. Kysymys ei ole, kuten VR ja virkamiehet haluavat uskotella, junasta, johon Siuntiossa nousee vaivaiset yhdeksän ihmistä per vuoro. Kysymys on junasta, johon tänäkin aamuna on noussut kello kahdeksaan mennessä liki 200 siuntiolaista inkoolaisten ja karjaalaisten lisäksi. Kysymys on junasta, jota ilman koululaiset eivät pääse kouluun, eivät Helsinkiin, eivät Kirkkonummelle eivätkä Karjaalle, ja junasta, jota ilman inkoolainen kätilö — kyllä, kätilö — ei pääsisi seitsemältä alka-vaan aamuvuoroonsa. Reilun miljoonan euron takia me päättäjät olemme nyt aikeissa katkaista tämän yhden pääkaupunkiseudun tärkeimmistä junayhteyksistä — junayhteyden, joka muodostaa selkärangan yhdelle Suomen kasvukeskukselle. Olemme lakkauttamassa junavuoroa alueella, jonne on juuri kaavoitettu satoja asuntoja, ihmisille koteja hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Ei näin voi toimia, ei siksikään, että samaan aikaan hallitusohjelmassa julistetaan vähähiilistä tulevaisuutta ja tuontiöljyn puolittamista.

Arvoisa puhemies! Hyvät kollegat! Meidän on suhtauduttava tehtäväämme vakavasti ja vastuuntuntoisesti eikä vietävä kulkuyhteyksiä veronsa maksavilta kansalaisilta, ihmisiltä, jotka ovat juuri sijoittaneet tonttiin ja taloon hyviin kulkuyhteyksiin luottaen.

Värderade talman! Medborgarna förtjänar respekt. De förtjänar ordentlig beredning och beslut som baserar sig på fakta. De förtjänar samarbete och dialog, inte detta.

**17.33 Markus Lohi kesk:** Arvoisa puhemies! En lähde käymään enää sitä eipäs—juupas-keskustelua siitä, mikä on edellisen hallituksen ja tämän hallituksen aluepoliittinen linja tai miten nämä hallitukset kohtelevat maakuntia. Sen sijaan haluan oikeastaan kannustaa niitä, jotka täällä ovat käyttäneet erittäin huolestuneita puheenvuoroja siitä, mitä tämän hallituksen liikennepoliittiset päätökset tarkoittavat aluekehityksen kannalta ja maakuntien kehittämisen kannalta: jatkakaa sitä linjaa, että kannatte huolta aluepolitiikasta. Uskon, että jos aidosti olette sitä mieltä, me löydämme kyllä toisemme, ja jos aidosti olette sitä mieltä, se tulee kyllä näkymään siinä, että varmasti eduskunta hyväksyy yksimielisesti myös hallituksen esityksen siitä, että maakuntaliitoille siirretään vaikkapa maakuntakaavan hyväk-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

symisvalta, ettei sitä tarvitse enää hyväksyttää tuolla ympäristöministeriössä, eli luotetaan siihen maakunnalliseen päätöksentekoon. Ja se tulee varmasti näkymään myös siinä, että eduskunta yksimielisesti kannattaa sitä hallituksen perusratkaisua, jossa rakennetaan monialainen itsehallintoalue ja jossa myös maakuntien kehittämistehtävät tullaan siirtämään sinne. Toivottavasti tulette myös tukemaan näitä ratkaisuja, koska olette nyt niin huolissanne maakuntien päätöksenteosta ja aluepolitiikasta. Uskon, että näin varmasti tulee käymään.

Arvoisa puhemies! Täällä on käyty nyt keskustelua liikennepolitiikasta, ennen muuta raideliikenteestä, ja se on erittäin tärkeä. Mutta pitää muistaa, että meidän tieverkosto ja sen kunto on meidän elinkeinoelämän kannalta varsinainen verisuonisto, ja sen kunto ja toimivuus on aivan elinehto sille, että me voimme kehittää yritystoimintaa kaikkialla Suomessa.

Mutta tämän lisäksi haluan nyt kiinnittää erityistä huomiota lentoliikenteeseen, jota täällä on vain hieman sivuttu. Jos ajattelemme meidän vientiteollisuutta, niin kahdessa mielessä meidän kattava lentokenttäverkosto ja toimivat yhteydet ovat tärkeitä:

Ensinnäkin vientiteollisuus, kun se on sijoittunut maakuntiin aika paljon. Otan esimerkiksi vaikkapa Lapista: Kemin—Tornion alue, Meri-Lapin alue. Siellä tehdään 8 prosenttia Suomen viennin arvosta, ja on äärimmäisen tärkeää, että sieltä on niillä, jotka toimivat vientiteollisuudessa, jouhevat ja toimivat yhteydet maailmalle. Se voi tapahtua Helsinki-Vantaan kautta, mutta tärkeintä on, että sieltä päästään lentäen maailmalle tekemään kauppaa, kehittämään yritystä ja sitä kautta tuomaan sitä kansantuotetta Suomelle.

Mutta toinen on matkailu — sitä voisi sanoa vientituotteeksi ja vientiteollisuudeksi. Silloin kun ulkomailta tänne Suomeen tulee matkailijoita, he tuovat ulkomaista rahaa tänne, ja matkailun näkökulmasta saavutettavuus ennen kaikkea lentoliikenteen kautta on avainasemassa. Nyt kun kehitetään lentoliikennettä ja lentokenttäverkostoa, niin sen lisäksi, että meillä pitää olla kattava lentoasemaverkosto, täytyy mahdollistaa, että ulkomaanlennot tulevat suoraan myös maakuntakentille, ettei käy niin, että nämä statuksenmuutokset vaikuttavat siihen suuntaan, että joillekin maakuntakentille ei esimerkiksi tulevaisuudessa ulkomaanlentoja voitaisi suoraan tehdä. Tämä on Suomen matkailun kannalta erittäin tärkeää.

Jos ajatellaan matkailua tulevaisuuden toimialana, niin meillä on valtava potentiaali vielä sen kasvattamisessa. Ja voi sanoa niinkin, että kun me monesti mietimme, minkä verran kannattavuutta meillä pitää maakuntakentiltä löytyä, niin miljoonan satsaaminen lentoliikenteeseen tuo monesti kansantuotteeseen 10 miljoonan lisäyksen matkailun kasvamisen kautta. Sen takia puhun tässä nytten myös alueellisesta näkökulmasta ja pohjoisen matkailun puolesta ja sen puolesta, että varmistamme, että jatkossa sitä potentiaalia, joka meillä on käytettävissä kasvavaan matkailuun, vaikkapa Aasian matkailuun, ei jätetä sen takia käyttämättä, että meillä lentoliikenne joiltakin osin tökkii.

Haluan ottaa yhden luvun tässä esille, joka liittyy tähän matkailuun: tänäkin vuonna joulukuussa Lapin lentokentille, kolmelle lentokentälle, tulee suoria ulkomaalaisia charterlentoja yhteensä 400. Se on kova määrä, ja olemme todella iloisia, että se määrä on lievässä kasvussa viime vuoteen verrattuna.

**17.38 Touko Aalto vihr:** Arvoisa, kunnioitettu herra puhemies! Miltä näyttäisi Suomi, jossa liikennepolitiikkaa hoidetaan vain markkinaehtoisesti? Miltä näyttäisi Suomi, jossa liikennöidään vain sellaisia reittejä, jotka ovat taloudellisesti kannattavia? Tässä salissa on tänään muutamien hallituskollegoiden osalta esitetty jo kritiikkiäkin, minkä takia tämmöi-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

siä välikysymyksiä tehdään. No, kun puhumme liikennepolitiikasta, puhumme myös kansalaisten perusoikeuksista ja merkittävästä kansallisomaisuudestamme. Kun puhumme liikennepolitiikasta, puhumme myös alue-, asunto-, ympäristö- ja elinkeinopolitiikasta, ja sen vuoksi tämä välikysymys on jätetty. Tämän vuoksi emme voi puhua vain yksittäisten reittien kannattavuudesta ja tuijottaa vain yhden hallinnonalan tuloja sekä menoja. Liikennepolitiikka läpileikkaa kaikkea yhteiskunnallista toimintaa. Sen vuoksi siihen liittyviä kysymyksiä tulee käsitellä yhden sektorin sijaan laajana yhteiskunnallisena kysymyksenä — siksi välikysymys. Keski-suomalaisena tiedän varsin hyvin, mitä nuo pitkät etäisyydet ja eri paikkojen huono saavutettavuus tarkoittavat. Puhuessani Keski-Suomesta tiedän varsin hyvin, että meillä tilanne on vielä suhteellisen hyvä verrattuna pohjoisempaan Suomeen.

Arvoisa herra puhemies! Joukkoliikenteen osalta tulisi pyrkiä kolmen h-kirjaimen tavoitteeseen. Se tarkoittaa, että joukkoliikenteen tulee olla helppoa, hauskaa ja halpaa. Helppoudella tarkoitan sitä, että ihmisten palveluiden, harrastusten ja töiden tulisi olla etenkin kaupunkiseudulla saavutettavissa. Hauskuudella tarkoitan sitä, että joukkoliikenteen tulee olla vaivaton ja viihtyisä tapa taittaa matkaa paikasta A paikkaan B. Halpuudella tarkoitan sitä, että joukkoliikenteen tulisi olla aidosti vaihtoehto oman auton omistamiselle siellä, missä joukkoliikenteen järjestämiselle on realistiset edellytykset.

Nyt lakkautuslistalla olevia junavuoroja käyttävät sellaiset ihmiset, joille yksityisautolu ei ole mahdollisuus. Junia käyttävät erityisesti muun muassa nuoret, opiskelijat ja eläkeläiset. Toimiva poikkiliikenne on avannut etenkin sen varrella asuville nuorille realistisen ja helpon mahdollisuuden lähteä opiskelemaan kauemmas: Heinävedeltä Joensuuhun, Petäjävedeltä Seinäjoelle, Kuortaneelta Jyväskylään. Lakkautukset ovat valtava isku matkustuksen tasa-arvolle. Suomalaiset yritykset tarvitsevat hyviä liikenneyhteyksiä menestyäkseen niin Suomen sisällä kuin myös kansainvälisesti. Käytän esimerkkinä omaa maakuntaani Keski-Suomea. Jotta uudesta biotuotetehtaasta saadaan kaikki hyöty irti, täytyy tukki saada kulkemaan sujuvasti metsästä tehtaalle. Se edellyttää sekä alemman tieverkon että pääväylien kunnostustöitä kestämaan jatkuva rekkavirta.

Arvoisa herra puhemies! Hallituksella on myös kärkihankkeissaan hyviä painotuksia tähän suuntaan, ja harmittavaa vain on se, että ne ovat vähän kertapompseja. Yksittäisillä liikennehankkeilla on myös merkittävä myönteinen vaikutus julkiseen talouteen. Esimerkiksi Pisara-rata lisäisi tuntuvasti asuntotuotantoa, työllisyyttä sekä rakennusmaan arvoa. Pisara-rata hyödyttäisi myös kaukoliikennettä, kun koko maan liikenteeseen vaikuttavat Helsingin päärautatieaseman ruuhkat vähentyvät, sekä vähentäisi lähijunaliikenteen häiriöitä, kun kauko- ja lähijunat erotetaan omille raiteilleen. Myös Raide-Jokeri ja Tampereen pikaraitiotie tuovat paljon itse liikennehyötyä suuremmat kerrannaisvaikutukset Pisara-radan tavoin.

Jos liikennepolitiikan uudistamisen tarkoituksena on vain markkinaehtoisuus ja kilpailun vapauttaminen rajoituksia ja ohjausta purkamalla, näen ainakin neljä isoa kysymysmerkkiä. Ensimmäinen: miten eri toimijoille hajautetut markkinat tukevat yhteiskunnalle tärkeitä julkisen liikenteen koordinoituja kehittämishankkeita? Kaksi: miten parannetaan eri liikennemuotojen parempaa yhteensovittamista esimerkiksi yhtenäisten matkaketjujen ja lippujärjestelmien kautta? Kolme: miten turvataan jatkuvat investoinnit liikennejärjestelmään etenkin siellä, missä liikenneyhteyksien markkina-arvo on heikompi? Viimeisenä kohtana neljä: miten turvataan se, että tässä puheessani mainitut liikennepolitiikan taustalla olevat yhteiskunnalliset tavoitteet turvataan? — Kiitoksia.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Noin 10 minuutin päästä käymme pienen debattiosuuden.

17.43 **Mikko Alatalo kesk:** Arvoisa puhemies! Olipa mukava kuulla vihreältä edustajalta, että hän tukee hallituksen linjaa ja politiikkaa, että me saamme biotalouden käyntiin. Olen aivan samaa mieltä, että pölli pitää saada sieltä tehtäisiin ja saada Suomi kuntoon. Pisara-radalla se ei onnistu. Helsinkiin voi rakentaa asuntoja kyllä ihan ilman Pisara-rataakin, ja Tampereella voi myös järjestää joukkoliikenteen upeilla suomalaisilla sähköbussilla, koska se raidehan kulkee vain yhtä kohtaa, ja silloin voitaisiin taata koko kaupungin joukkoliikenne.

Mutta päivän epistolaan. Henkilöjunamenojen lakkautusuhka on esimerkiksi Pohjois-Pirkanmaalla ja myös muualla huolestuttanut kansalaisia, ja olen tyytyväinen, että ministeri Berner käy neuvotteluja, jotta uhan alla olevia junavuoroja ensi vuoden aikana voitaisiin vielä jatkaa. Oli hyvä kuulla joka tapauksessa, että korvaavia bussivuorojakin on tulossa ja että Tampere—Keuruu-välillä se tarkoittaa jopa lisää tarjontaa. Mutta ennen kaikkea on hyvä se, mitä ministeri sanoi, että velvoiteliikenteestä ei luovuta vaan tulevaisuudessaakin niillä alueilla, missä tämä markkinaehtoinen liikenne ei sitten toimi, voidaan tukea maaseutua ja maakuntia tällä.

Vuonna 2017 on sitten mahdollista aloittaa kilpailutus, ja eihän se tietysti mikään oikotie onneen ole, mutta jos meillä on hyviä yksityisiä operaattoreita, niin kyllä me voimme ehkä kokeilla tätä ja nähdä, miten se sitten kustannuksina kuluttajalle näkyy. Ainakin ovat vakuuttaneet finrailit ja muut, että he pystyisivät varsin edullisesti ajamaan näitä vuoroja. Mutta se edellyttää tietysti myös sitä, että meillä on kalustoyhtiö irrotettuna VR:stä, ja se edellyttää sitä, että mitään kermankuorintaa me emme voi sallia, niin kuin äsken totesin. Meidän on nimenomaan asetettava myös velvoitteita niin, että jos joku yksityinen operattori saa hyvän supervuoron, niin kuin esimerkiksi Tampere—Helsinki, Helsinki—Tampere, niin sen pitää jatkaa sitten myös sieltä eteenpäin esimerkiksi Keuruulle, ja näin me voimme turvata myös nämä harvaan asutut alueet.

Kyllä niitä uusia investointejakin tarvitaan sitten tuonne liikennepuolelle, se on ihan totta. Täällä esitettiin kritiikkiä, muistaakseni edustaja Lindtman sanoi tästä. Se on totta, tällä vaalikaudella liikenteen investointitaso valtion budjetista on pienempi kuin edellisillä kausilla, mutta se johtuu siitä, että me joudumme nyt sitä korjausvelkaa hoitamaan, mitä edellisellä hallituksella jäi hoitamatta, ja sen takia nyt alussa mennään näillä. Nämä ovat valtavia summia rahaa, 600 miljoonaa ensin teiden ja siltojen korjaamiseen ja myös raiteisiin, ja sitten myös 360 miljoonaa nimeämättömiltä hankkeilta siirretään tähän korjaukseen. Eli kyllä näillä jo on vaikutusta, ja näillä myös saadaan tosiaan ne pöllit tehtäisiin.

Mutta uudet investoinnit tarvitsevat uusia rahoitusmalleja, niin kuin tässä muun muassa edustaja Rossi totesi, että meidän täytyy saada myös yksityistä rahaa mukaan tähän. Meillä on esimerkiksi iso hanke, valtatie kolmonen, Tampere—Jalasjärvi-väli, joka täytyisi saada kuntoon, ja siellä ovat Hämeenkyrön ohitustiet ja muut. Se on läntisen Suomen valtavyälyä, ja se pitäisi ehdottomasti saada näihin rahoitettaviin hankkeisiin, koska edellinen hallitus pudotti tämän niistä koreista, missä se aikaisemmin oli.

On oikeastaan tärkeää puhua myös siitä — kun täällä autoverosta puhuttiin, että nyt sieltä voitaisiin lohkaista — että itse asiassa autoverotushan kiristyy ensi vuonna. Se johtuu siitä, että käyttömaksut nousevat puolella enemmän kuin mitä tämä itse autovero laskee. Mutta autoveron tarkoitushan on se, että mennään ympäristöystävällisempiin autoihin ja

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

turvallisempiin autoihin. Se on todella ilmastopolitiikkaa siinä mielessä, kun päästöt vähenvät. Meillä on erittäin vanha autokanta Suomessa verrattuna muuhun Eurooppaan.

Sekin on totta, mitä edustaja Kalli sanoi, että itse asiassa aikaisemmat hallitukset ovat pumpanneet rahaa VR:ltä ja aiheuttaneet myös tätä kurjuutta VR:n osalta. Eli sieltä on otettu valtion budjettiin rahaa, ja tämä on sitten ollut yksi hankala asia. Ja nyt tulos nähdään.

Sen verran vielä sanoisin, että kyllä meillä on Ruotsista otettava esimerkkiä. Heillä on tällainen PTS-liikennepolitiikka. Ruotsissa liikennettä suunnitellaan pitkinä aikajaksoina, eikä siellä aina uusi hallitus pyyhi tosiaankaan pöytää edellisen hallituksen linjoilla. Ja Ruotsissa on muuten kilpailutus rautateillä avattu. Siellä on lukuisia määriä operaattoreita, ja kilpailutukset muuten hoitavat, kuinka ollakaan, läänit, siis maakunnalliset itsehallintoalueet. Nyt meillä on hyvä mahdollisuus noudattaa Ruotsin esimerkkiä todella, kun viisas hallitus on tehnyt päätöksen itsehallintoalueista.

Vielä lopuksi: Tosiaan 93 prosenttia ihmisistä ajaa kumipyörillä ja maksaa myös sen vaajan 10 prosentin väen edestä sen, että he voivat ajaa raiteilla. Näin se on. Kumipyörillä kulkee myös suurin osa tavarasta. Mutta on hyvä asia, että ministeri Berner haluaa raide liikenteeseen lisää matkustajia ja avataan kilpailua raiteille. On kehitettävä joukkoliikennettä, ja liikennekaari tulee olemaan hyvä työkalu tässä.

**17.49 Kari Kulmala ps:** Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikan päämääränä on turvata arjen matkojen toimivuus, pitää yllä elinkeinoelämän kilpailukykyä ja hillitä ilmastomuutosta päästöjen vähentämisen avulla. Suomen sijainti etäällä Euroopan liikenteen ja logistiikan valtavirroista asettaa liikennepolitiikalle suuria haasteita. Liikennejärjestelmää kehitetään tasapainoisesti eri alueilla ottaen huomioon eri väestöryhmien tarpeet. Sujuva ja hyvin hoidettu joukkoliikenne tukee liikennepolitiikan tavoitteita. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta pyritään jatkuvasti parantamaan muun muassa älyliikenteen palveluilla.

Hallitusohjelmassa todetaan, että Suomen kilpailukyky rakentuu esimerkiksi ennakkoluulottomalle uudistamiselle kokeiluja ja digitalisaatiota hyödyntäen. Tavoitteena on edesauttaa innovaatio- ja palvelualustojen syntyä sektoreilla, joilla julkishallinnolla on rooli markkinoiden toimivuuden kannalta. Tällainen sektori on esimerkiksi liikennepalveluina.

Lainsäädäntötoimin pyritään edistämään uuden teknologian, digitalisaation ja uusien liiketoimintakonseptien käyttöönottoa. Avoimella datalla ja tietovarantojen paremmalla hyödyntämisellä luodaan edellytyksiä uusille liiketoimintatiedoille.

Hallituskauden tavoitteena on päästöttömän uusiutuvan energian lisääminen. Tavoitteena on saada liikenteen uusiutuvien polttoaineiden osuus vuoteen 2030 mennessä 40 prosenttiin. Hallitus käynnistää myös ohjelman liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi ja käyttää siihen noin 600 miljoonaa euroa, siis 600 miljoonaa euroa. (Krista Kiuru: Se on tosi vähän!) — Se on todella vähän, mutta parempi näinkin kuin ei ollenkaan.

Uuden ajan liikennepolitiikan tavoitteena on lisätä tuottavuutta ja vaikuttavuutta entisestään ja edistää näin kestävää kasvua, kilpailukykyä ja hyvinvointia. Tärkein syy uudella laiselle liikenneajattelulle on yhteiskunnan ja liikenteen käyttäjien, ihmisten ja yritysten, yhä moninaisemmat tarpeet ja niihin vastaaminen. Liikenne on palvelu, jota voidaan parantaa hyödyntämällä käytettävissä olevat resurssit viisaasti ja vastuullisesti. Ihmisten hyvinvoinnin ja yritysten kilpailukykyyn kannalta on tärkeää, että matkat ja kuljetukset toimivat riittävän hyvin kaikille ja kaikkialla.

Liikennepolitiikassa tarvitaan uudella laisella ajattelutapojen ja toimintamallien. Uuden ajan liikennepolitiikassa etsitään entistä tehokkaampia keinoja liikenteen ongelmien ehkäise-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

miseksi ja ratkaisemiseksi, esimerkiksi innovaatioita ja uutta teknologiaa hyödyntämällä. Uusia toimintatapoja voidaan testata kokeiluilla. Samalla pyritään luomaan erilaisille yrityksille mahdollisuuksia uuteen liiketoimintaan ja sitä kautta kilpailukykyä parantamiseen. Hallinnon tehtävänä on toimia mahdollistajana. Varsinkin logistiikassa, merenkulussa ja raskaassa liikenteessä kansainvälisillä sopimuksilla ja Euroopan unionin päätöksillä on huomattava merkitys. Liikenne- ja viestintäministeri Berner edustaa Suomea Euroopan unionin liikenneneuvoston kokouksissa. Liikenteestä vastaavat ministerit kokoontuvat noin kolme kertaa vuodessa.

Arvoisa puhemies! Tähän ihan lopuksi: Saamani tiedon mukaan Poliisihallitus ja sisäministeriön poliisiosasto kaavailevat sisäministerille tehtävää esitystä siitä, että nykyiset liikennepoliisin yksiköt sulautettaisiin suoraan kenttä- ja hälytystoiminnan yksiköihin. Sulauttamisen seurauksena olisi, että liikennevalvonnan osuus poliisitoiminnasta vähenisi entisestään. En usko, että näitä toimia veronmaksajat haluavat. Nämä toimet eivät ole millään tavoin poliisin hallintorakenneuudistus Pora III:n mukaisia, ja ne pitääkin torpata jo ihan alkutekijöissään. Onkin hyvä kysyä lopuksi: onko nyt suunnitteilla jo uusi Pora III:a täydentävä Pora IV?

**17.54 Anne-Mari Virolainen kok:** Arvoisa herra puhemies! Hallituksen liikennepoliittikan vaikutukset kansalaisiin ja alueelliseen saatavuuteen on tärkeä aihe varsinkin, kun liikkuminen on olennainen osa ihmisten ja yritysten elämää. Keskimäärin suomalainen tekee kolme matkaa päivässä. Ne kestävät 80 minuuttia, ovat pääasiallisesti rutiinimatkoja, ja vuodessa niitä kertyy 70 miljardia kilometriä. On aivan luonnollista, että näitä lukumääreitä vastaan oletamme, että suomalaisten palvelut toimivat kustannustehokkaasti ja asiakasystävällisesti eri puolilla Suomea. Siksi olenkin yllättynyt siitä, että välikysymyksessä pääasiallinen keskustelu on keskittynyt juuri niihin 28 juna-asemaan, joista puolilla asemista tehdään ainoastaan 20 matkaa vuorokaudessa. Osa keskustelusta oli myös valtavasti taustapeiliin tuijottamista. Muisteltiin, mitä edelliset ja sitä edelliset hallitukset ovat tehneet, ja se taustapeili jopa kasvaa niin suureksi, että ei näe enää etuikkunasta eteenpäin. Joissakin puheenvuoroissa katsotaan kristallipalloon, jonka kautta tulee pelkästään uhkakuvia siitä, että suurin piirtein joukkoliikenne loppuu koko Suomesta tykkänään tämän hallituskauden aikana tai hallituksen toimien seurauksena. Se ei ole kuitenkaan koko totuus eikä edes osa totuutta, vaan mielestäni meidän olisi pitänyt enemmän keskittyä siihen tilannekuvaan ja siihen, miten aiomme rakentaa tulevaisuuden joukkoliikennejärjestelmää.

Edustaja Aalto mielestäni nosti hyvin esiin oman kehittelemänsä kolmen h:n mallin, missä kuvattiin sitä, mitä ihmiset haluavat palveluiltaan. Se on palvelulupaus, joka suomalaisille annetaan, ja sen pitää olla myös sellainen, että ihmiset ovat tyytyväisiä siihen. Me tiedämme joukkoliikenteen osalta, että vuorojen riittävyys on erittäin merkittävä asia, samoin aikataulujen pitävyys, pysäkki-infot ja hinnoittelu. Me tiedämme, että VR on menettänyt paljon matkustajia busseille yksinomaisesti siitä syystä, että aikataulut eivät ole pitäviä ja hinnoittelu on aivan posketonta. Täällä viitattiin, edustaja Karimäki puheenvuorossaan, Rantaradan korjaamiseen. Se on aivan perusteltua, koska tiedän kokemuksesta 8 vuoden ajalta, että matkustajamäärät ovat laskeneet erittäin dramaattisesti ja syynä on se, että luotettavuus on erittäin heikkoa tänä päivänä.

Edustaja Jokinen kuvasi omassa puheenvuorossaan, miten parlamentaarinen työryhmä toimi viime vaalikauden aikana, miten saatiin sovittua polku korjausvelan pienentämises-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

tä. Liikennekaarihanke on erinomainen asia. Mielestäni pirstoutunut lainsäädäntö on syytäkin koota yhteen.

Haluaisin ottaa tässä yhteydessä esille älyliikenteen. Kun ministeri Berner avauspuheessaan vertasi liikennesektoria telemarkkinoiden vapauttamiseen 1990-luvulla, silloin puhuttiin hyvin paljon kermankuorinnasta, aivan kuin puhutaan nyttienkin, mutta kerman kuorivat asiakkaat. Palvelut kehittyivät, ja hinnat laskivat, ja suomalainen kuluttaja oli tyytyväinen, ja toivon, että analogia pelaa tässäkin tapauksessa.

Sitten tästä älyliikenteestä vielä sen verran, että haluan nostaa esimerkin Turun seudulta, kun siellä on yhteinen joukkoliikennetoimija Föli ja sen mobiililippu on saanut hyvin paljon tunnustusta ja palkintoja, viimeisimpinä viime viikon Slushissa palkinnon parhaasta mobiilimaksamisen sovellutuksesta. Tässä lipun voi maksaa kätevästi eri maksutavoilla sen mukaan, mikä itselle sopii parhaiten, on se sitten operaattorin kautta kotiin lähetettävä lasku tai luottokortti, ja huomionarvoista on se, että mobiilimaksaminen madaltaa kynnystä julkisen liikenteen käyttöön, kun lipun ostaminen on helppoa. Tämä on myös tutkittu, että miehet suostuvat käyttämään joukkoliikennettä helpommin, kun mobiilimaksaminen on mahdollista. Tämä yritys, joka on tämän tuotteen kehittänyt, on parhaillaan vastaanottamassa palkintoa Barcelonassa, ja he ovat sitä mieltä, että Suomessa on loistavaa osaamista, osaavaa työvoimaa, ja yksityinen ja julkinen sektori ovat oivaltaneet älyliikenteen ja liikennepalveluajattelun potentiaalin. Tässä on meille yksi tulevaisuuden kasvuala, kunhan me uskallamme tarttua siihen.

**17.59 Arja Juvonen ps:** Arvoisa puhemies! Hyvät edustajakollegat! Hyvä ministeri, kiitos, että jaksatte edelleen istua kuuntelemassa ja vastaamassa kysymyksiimme.

Hallitus panostaa hallitusohjelman mukaisesti kärkihankkeisiin. Osana tätä pakettia hallitus käynnistää myös ohjelman liikenneverkon korjausvelan vähentämiseksi. Hallitusohjelman mukaan kärkihankkeisiin ja korjausvelan vähentämiseen panostetaan kertaluontoisesti 1,6 miljardia euroa vuoden 2018 loppuun mennessä. Hallitus tulee huolehtimaan liikennepolitiikassa kokonaisvaltaisesti niin tie- kuin rautatieliikenteestä sekä liikenneväylästä muiden liikenteeseen ja viestintään liittyvien tehtävien ohella. Kysymys on yhteiskunnalle välttämättömistä toimivista ja turvallisista liikenne- ja viestintäyhteyksistä sekä palveluista kestävän kasvun tukemiseksi mahdollistamalla myös uusien digitaalisten palvelujen käyttöympäristön.

Arvoisa puhemies! Hallitus on esittänyt liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle 2,9 miljardin euron määrärahoja vuodelle 2016. Kasvupanostuksen kannalta tärkeää on myös rakenteellisten uudistusten tekeminen. Nämä estävät jatkossa korjausvelan kasvun sekä mahdollistavat uusia innovatiivisia toimintatapoja. Vuonna 2016 käynnistetään uutena kehittämishankkeena Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen. Myös esimerkiksi keskeneräisiin väylähankkeisiin tullaan panostamaan. Länsimetron rakentaminen jatkuu.

Panostus joukkoliikenteen ostoon ja kehittämiseen on myös hallitusohjelman mukainen tarpeellinen asia. Liikennepolitiikassa tavoitellaan pitkällä aikavälillä muutosta, jonka myötä liikenne muuttuu kokonaisvaltaiseksi palveluksi. Tällöin matkojen ja kuljetusten toimivuudelle on annettava keskeinen huomio. Hallitus toimii näissä ja kaikissa asioissa strategisesti ja suunnitelmallisesti. Uudistusten läpiviennissä hyödynnetään tutkimuksia ja selvityksiä sekä riittäviä vaikutusarviointeja. Hallitus on sitoutunut tarvittavien uudistusten läpiviemiseen.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Arvoisa puhemies! Raideverkosto, perusväylät ja alempi tieverkko sorateineen vaativat kunnossapidon toimia pitkällä aikavälillä. Suomessa on 52 000 kilometriä päällystettyä maantietä. Päällystetyillä ja huolletuilla tie- ja rataosuuksilla on suuri merkitys päivittäisen liikkumisen ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn kannalta. Liikenneväylien kunto vaikuttaa myös liikenneturvallisuuteen. Olemme saaneet seurata tiestön kunnan heikkenemistä, ja viestiä teiden tilanteesta tulee muun muassa ammattiautoilijoilta, jotka päivät pitkät liikkuvat teillä. Myös motoristit ottavat yhteyttä.

Tiestön arvo on arviolta noin 15 miljardia euroa, ja arvo-omaisuudesta on pidettävä hyvää huolta. Teiden pikapaikkaukset eivät ole oikea ratkaisu, ne eivät kestä: uusiutuvat reiät tiessä ovat entistäkin pahempia. Huonokuntoiset tiet aiheuttavat suoria ja välillisiä kustannuksia veronmaksajille.

Lisäksi tulevat inhimilliset kärsimykset. Juuri tällä hetkellä meillä on tieliikenteessä menehtyneitä ihmisiä yhtä paljon kuin oli viime vuonna yhteensä. Jalankulkijoiden osalta tämä vuosi on synkin viiteen vuoteen. Meillä on tehtävää yleisen liikennekulttuurin kohenemisessa, sen parantamisessa, mutta myös siinä, että yksikään onnettomuus ei sattuisi siksi, että tiessä on kuoppa ja autoilijan auto karkaa, tai siksi, että motoristi töksäyttää pyörälleen asfalttipaikkauksesta aiheutuneeseen uraan. Vilkasliikenteisille teille keskikaiteiden ilmestyminen voisi olla myös yksi hyvä asia, josta voisimme keskustella. Se lisäisi liikenneturvallisuutta — näin on arvioitu.

Arvoisa puhemies! Arvoisat edustajat ja hyvä ministeri, olemme käyneet täällä tänään hyvää keskustelua. Mielestäni opposition välikysymys on ollut hyvä käsitellä ja keskustella täällä, koska näin olemme saaneet koko kansan tietoisuuteen kaiken sen, mitä liikenteessä tulee tapahtumaan tulevaisuudessa.

**18.04 Krista Kiuru sd:** Arvoisa puhemies! "Historia tulee olemaan minulle ystävällinen, sillä aion itse kirjoittaa sen." Nämä kuuluisat Winston Churchillin sanat ovat olleet tänäänkin varsin ahkerassa käytössä, sillä tänään hallituspuolueiden kansanedustajat erityisesti keskustasta ja perussuomalaisista ovat kirjoittaneet historiaa uudelleen. Siksi on hyvä, että me käymme linjakeskustelua siitä, mihin suuntaan suomalaista liikennepolitiikkaa viedään.

Yksi isoin eduskunnan puolueista on itse asiassa liikennepuolue, jonka jäsenenä toimivat hyvin laajasti eri ryhmien kansanedustajat. Yhteistä meille liikennepuolueen kansanedustajille on se, että me uskomme siihen, että yksistään markkinaehtoisella liikennepolitiikalla ei pysty Suomea hoitamaan. Minusta on ollut hienoa se, että eduskunnassa tämä liikennepuolue on ollut niin vahva, että me emme ole luovuttaneet myöskään tilanteissa, joissa liikennettä ei ole ollut helppo järjestää alueille, missä sitä markkinaehtoisesti ei synny. Siksi jaan samalla kyllä sen huolen, kannattaako riidellä siitä, mitä ennen on tapahtunut, vai keskittyä tulevaan. Siltä osin uskon, että tähän sopii jatko äskeiselle Winston Churchillin sananparrelle, joka viisaasti muistuttaa meitä siitä, että jos käymme riitelemään menneisyydestä ja nykyisyydestä, saamme todeta hävinneemme tulevaisuuden. Tämän keskustelun tietysti vakava uhka on se, riittääkö meillä visioita tarpeeksi pitkälle.

Mutta siltäkin osalta näen hyödyllisenä sen, että oppositiossa on laadittu välikysymys yleisesti liikennepolitiikasta, siitä, onko vapaa kilpailu se ainoa tie, jolla suomalaista liikennepolitiikkaa voidaan viedä jatkossa eteenpäin. Minä olen erityisen huolissani siitä, miten me tämän vision voimme kirkastaa siitä, mitä suomalaisella liikennepolitiikalla jatkossa lähdetäisiin tavoittelemaan. Olen sitä mieltä, että ministerin aloittama hanke tämän lii-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

kenteen lainsäädännön kokoamiseksi yhden kaaren alle on kannatettava. Me kannatamme sitä siitä syystä, että me kokeilimme jo viime hallituskaudella viestinnän kokoamista tällaisen yhden yksinkertaistetun kaaren alle, mikä on hyödyllistä. Mutta se, mitä me menetämme, on tämän perinteisen liikennepoliittisen selonteon nimissä isompi, laajempi keskustelu siitä, miten resurssit ja tavoitteet laitetaan yhteen. Sitä keskustelua me valitettavasti tällä kaudella emme saa eduskunnassa käydä, olipa tuon rakkaan lapsen nimi sitten mikä tahansa.

Arvoisa puhemies! Minusta on erittäin tärkeätä tänään puhua siitä, olemmeko me uskossa siihen, että keisarille voidaan pukea tällä tavalla uudet vaatteet kuin tänään on puettu. Siis se keskusta ja ne perussuomalaiset, jotka minä tunnen, ovat ajatelleet hyvin toisin liikennepoliitikasta ennen. Esimerkiksi ennen vaaleja, kun puhuimme henkilöliikenteen kilpailuttamisesta — esimerkkinä nyt tähän junakeskusteluun — perussuomalaisten eriävä mielipide lähti siitä, että "On todettava, että Suomessa henkilöjunaliikenteen vapauttaminen johtaisi perussuomalaisten näkemyksen mukaan niin sanottuun kermankuorintailmiöön, jossa kilpailun myötä markkinoille tulleet pienet ja ketterät toimijat keskittyvät muutamille tuottoisimmille rataosuuksille ja valtiollinen VR joutuu hoitamaan huominkin kannattavia rataosuuksia viime kädessä veronmaksajien piikkiin. Tämä ei ole hyväksyttävää". Näin totesivat viime kaudella perussuomalaiset. No, keskustakaan ei sen erilaisempia linjauksia ole tehnyt. Aivan samalla tavalla myös keskustan viimeisessä eriävässä mielipiteessä budjettimietintöön keskusta lähti viime kaudella juuri tästä samasta oletuksesta.

Siksi minusta on todella sääli, että ministeriltä viedään rahat — siis liikenneministeril tähän vietiin ostoliikenteen rahat ja sitä ei poliittisesti priorisoitu hallituskumppaneissa tärkeäksi — enkä yhtään ihmettele, että ministerillä on ainoa toivo selittää nyt tämä ilmiö siitä, että keisarilla ei ole vaatteita, sillä, että uudet vaatteet puetaan tämän markkinaehtoisen liikennepoliitikan nimissä päälle. Ei, kuulkaa, tämä keisari alusvaatteisillaan — kyllä kansalaiset tämän näkevät, että ei tässä mitään uusia vaatteita olla puettu. Mutta minä ymmärrän tämän (Puhemies koputtaa) politiikan tekemisen näkökulmasta, että ollaan tilanteessa, jossa vapaa kilpailu antaa ikään kuin nyt roolituksen sille ja tämä markkinaehtoisuus siihen, että on aloitettu aivan uudenlaista politiikkaa. Me emme hyväksy tätä.

**18.09 Markku Rossi kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kiurulla oli erittäin hyvä lähtökohta tähän puheeseen siitä, että ei kannata peruutuspeilin kautta katella, mutta sitten hän upposi kyllä siihen politiikan suohon oikein kyllä — pahoin jo pelkään, että päätään myöten.

Herra puhemies! Eihän tämä asia nyt suinkaan näin ole, kuin edustaja tuossa asiaa kertoi ja selitti. Me olemme tietysti tilanteessa, jossa valtio joutuu tarkastelemaan kaikkia budjettimenojaan. Mutta samalla nyt haetaan niitä ratkaisuja, millä pystytään taloudellisesti ja ehkä joissakin tapauksissa tehokkaamminkin tuomaan korvaavia vaihtoehtoja. Ei tämä ole yksiselitteinen asia. Me kannatamme joukkoliikennettä, siitä pidämme ilman muuta kiinni, mutta jos pystytään tuomaan sellaisia vaihtoehtoja, jotka ovat esimerkiksi asiakkaiden kannalta parempia, niin miksi niissä tilanteissa näitä ei tehtäisi? Bussivuorot monestikin palvelevat paremmin liikenteen kannalta niitä ihmisiä, jotka voivat kotiportiltaan nousta (Puhemies koputtaa) kyytiin ja mennä siitä kuntakeskukseen. Junavuorot kulkevat omia raiteitaan.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**18.10 Riitta Myller sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on paljon puhuttu siitä, miten tämä markkinaehtoinen liikenne järjestetään. Täällä ovat keskustan edustajat vaatineet, että se pitää järjestää niin, että kermankuorintaa ei pääse syntymään eli niiltä, jotka saavat supervuoroja, täytyy myös edellyttää, että he ottavat sitten näitä vähäliikenteisiä vuoroja.

Täällä ministeri sanoi, että voidaan tarkastella tällaista mallia. Ei ole millään tavalla selvää, että sitten kun sitä tarkastellaan, niin nämä yritykset, jotka tätä korvaavaa liikennettä haluavat järjestää, suostuisivat tällaiseen menettelyyn. Mitä sitten tehdään, kun meillä ei ole enää sitä perusliikennettä, kun se on lakkautettu? On erittäin tärkeää muistaa myös silloin, että kaikkea rautatieliikennettä ei esimerkiksi voi korvata bussiliikenteellä. Tulee huomattavasti pidemmät matkat, osa ihmisistä jää pussinperään. (Puhemies koputtaa) On pyrittävä näkemään kokonaisvaltaisesti tämä kysymys.

**18.11 Maria Tolppanen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Onhan tämä nytten merkittävää, että täällä ihan kirkkain silmin väitetään, että Suomesta oltaisiin lopettamassa koko junaliikenne. Ei olla lopettamassa ja sinne ollaan tuomassa korvaavaa liikennettä. Sitten taas vasemmiston tuella tästä maasta on lakkautettu linja-autovuoroja vaikka kuinka paljon, maakunnista eivät kulje enää bussit sillä tavalla niin kuin aikaisemmin. Missä ovat korvaavat kuljetusmuodot sieltä? Missä ovat korvaavat liikennevälineet sieltä? Te ette tuoneet mitään tilalle. Te pelkästään teitte tyhjäksi maakunnat. Ja nyt jos puhutaan muutamasta poikittaisliikenteisestä junavuorosta, niin siitä nousee hirvittävä häly. Se on ikävä asia, että niitä täytyy ottaa pois, ja niille ihmisille, joita se koskettaa, täytyy saada korvaavat vuorot ja korvaavat asiat siten, että ihmiset pääsevät töihin, ihmiset pääsevät kouluun ja ihmiset pääsevät opiskelemaan. Mutta eihän täällä kukaan ole lakkauttamassa vastaavalla tavalla kuin bussivuorot vietiin tästä maasta, ja sehän oli jo hirvittävä asia.

Kyllä tässä nyt vain käy sillä tavalla, (Puhemies koputtaa) että jonkun systeemi on korvattava, ja se systeemi tulee vielä kannattamaan, koska kaikki muut on lopetettu — teidän toimestanne.

**18.13 Markku Pakkanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Kiuru oman puheenvuoronsa tosiaan aloitti lupaavasti ja siteerasi Winston Churchillia ja puhui, että pitää ymmärtää menneisyyttä, jotain siihen viittaavaa. Hämmästyttävää oli kuitenkin, kun hän samassa puheenvuorossa sanoi, että ei täällä salissa voi puhua rahoituksesta. Totta kai täällä voi rahoituksesta puhua, ja nyt muun muassa tänään on se paikka, taikka kun budjetista... (Krista Kiuru: Miten niin ei voi puhua rahoituksesta?) — Niin ainakin omassa puheenvuorossanne sanoitte, että on erikoista, ettei näin.

Täällä edustaja Harry Wallin käytti ansiokkaan puheenvuoron siteeratessaan tätä kilpailutilannetta. Hän omassa puheenvuorossaan asiallisesti perusteli, miten tämä VR:n raideliikenne voidaan avata kilpailulle. Samassa yhteydessä hän tuli mielestäni tukeneeksi tätä asiaa, että oppositiokin on mukana tässä EU:ssa valmisteltavassa rautatiepaketissa, missä kilpailu avataan.

Edustaja Myllerille voin sanoa, että kyllä bussiliikenne kuitenkin aika paljon notkeampi on, kun sitä korvaavaa liikennettä järjestetään, kuin raideliikenne. (Puhemies koputtaa) Se sinne pussinperälle voi jopa ylettyäkin.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Vastauspuheenvuoro, edustaja Aalto, ja sitten vaihteeksi edustaja Kiuru, jonka puheenvuoron johdosta tämä debatti alkoi.

**18.14 Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Minusta on ihan hyvä, että tässä on tänään keskustelussa myös mietitty, mitä viime vaalikauden aikana tapahtui. Hallituspuolueiden edustajat ovat aivan oikein sanoneet, että VR:n rahoitusasemaa heikennettiin, se pitää paikkansa. Hallituksen edustajat ovat aivan oikeassa siinä, että bus-sivuoroja karsittiin, ja se on ikävä asia. Nyt kuitenkin hallituspuolueiden edustajat edustavat hallitusta, joka pystyy puuttumaan näihin asioihin. Jos teidän mielestänne tämä bussi-vuorojen karsiminen oli huono päätös, teillä on kaikki valta ja mandaatti muuttaa tätä asiaa. Mitä teette? Ette korjaa. Sen lisäksi teette leikkauksia, jotka koskevat puolta miljoonaa käyttäjää, vuoroa vuosittain. Tämä junaliikenteen leikkaaminen on erittäin merkittävä asia. Edustaja Tolppanen hieman vähätteli tätä näin, mutta toistan: puoli miljoonaa kyytiä vuosittain on hyvin merkittävä asia.

**18.15 Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä nyt hiukan ihmettelen tätä näkökulmaa. Eikö täällä opposition ole ihan oikeutettua todeta, että mistä tulee tämä uusi liikennepolitiikka. Täällähän on kerrottu, että nyt tehdään uutta liikennepolitiikkaa, ja tätä uutta liikennepolitiikkaa tuntuu nimittävän vain syvä markkinausko. Eivät markkinat ole hoitaneet suomalaista liikennettä koskaan ennen. Ei tässä salissa ole koskaan ennen tätä eduskuntakautta vaadittu, muuta kuin kokoomuksen ääriajattelijoiden suulla, että voisimmeko me panna tämän koko liikennejärjestelmän päreiksi ja uskoa siihen, että markkinat kyllä hoitavat.

Sen takia minusta on ollut suuri kysymys tänä iltana, että uskommeko me aidosti, että kannattaa Suomesta lopettaa lentokentät niin, että kymmenen jää jäljelle, kannattako meidän täysin avata taksiliikenteen kilpailu, kannattaako meidän ehdottomasti avata henkilöliikenteen kilpailu tavalla, jota täällä nyt esitetään, tällaisella aikataululla. Nämä ovat niitä kysymyksiä. Me keskustelemme siitä tänään, onko tällainen uusi liikennepolitiikka, markkinaehtoinen liikennepolitiikka, järkevää. Minusta se ei ole.

**18.16 Jari Leppä kesk** (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Suomea pitää uudistaa. Siitä kai me olemme kaikki aivan yksimielisiä. Eihän liikennepolitiikka voi jäädä tästä uudistamisesta sivuun millään tavalla. Sitähän tässä hallitus tekee. Sitä tekee liikenneministeri Berner. Hän juuri esitteli äsken tuossa, että on liikennekaariajattelu, jossa nimenomaan on näin, että sen pitää olla mietittyä ja pitkäjänteistä. Aivan niin kuin täällä sanottiin opposition ryhmäpuheenvuorossa: mietittyä ja pitkäjänteistä. Sitähän täällä tavoitellaan.

Jos me nyt tässä kohdassa arvostelemme tekemätöntä työtä, niin mitä me, hyvät kollegat, arvostelemme? Tekemätöntä työtä. Koko ajan puhutaan siitä. Mitä tarkoittaa se, että 600 miljoonalla tällä vaalikaudella korjausvelkaa pienennetään? Viime kaudella ei eurolakaan. Mitä tehdään sillä, että viime kaudella keskittäminen, kaiken keskittäminen, oli se päällimmäinen ideologia? Nyt biotalous on nostettu kaiken kärkeen, joka on hajautettu toimintamalli ja niin edelleen. (Välihuutoja) — 600 miljoonaa, aloitetaan siitä. Älkää puhuko ennen kuin kokonaisuus on selvillä (Puhemies koputtaa) ja tämä liikennekaari valmis.

**18.17 Sirpa Paatero sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kun meillä on tämä pitkien etäisyyksien maa ja tiedetään, että täällä julkinen liikenne ei koskaan tule sel-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

viämään markkinaehtoisesti, tai sitten sitä on vain muutamien kasvukeskusten ympärillä, niin mikä on se syy, miksi nyt pitää hätäillä, kun meillä on vuoteen 2024 lupa säilyttää VR:n puolella tämä henkilöliikenne? Mikä on se syy? Minulle ei ole vielä selvinnyt, ei papereista, ei lehtikirjoituksista, ei tämän päivän keskustelusta, miksi se pitää avata puolen vuoden jälkeen. Jos joku arvoisista kollegoista pystyy tämän minulle jotenkin rautalangasta vääntämään, niin olen siitä hyvin kiitollinen.

Tässä päivän aikana on kysytty myöskin, kun puhutaan ministeriön rahoista ja vaikutuksista, mitkä ovat aluetaloudelliset vaikutukset näihin paikkoihin, mistä nyt tämä liikenne loppuu.

**18.18 Merja Mäkisalo-Ropponen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen itse Pohjois-Karjalasta, ja ei ole realistista ajatella, että Pohjois-Karjalassa saisimme lakkautettavaksi suunnitelluille junavuoroille markkinavetoisia toimijoita. Myös ministeri Vehviläinen maakunnan omana ministerinä on todennut, että linja-autot eivät voi meillä korvata tätä junaliikennettä, se ei ole järkevä ajatus. Jos liikenneyhteydet heikkenevät Pohjois-Karjalassa, niin koko maakunta jää pahasti suppuun. Siksi myös lentoliikenteen turvaaminen on meille aivan ehdoton elinehto, että maakuntana pärjäisimme. Minusta onkin loukkaavaa, että jotkut hallituspuolueiden edustajat ovat vähätelleet tätä välikysymystä. Meillä Pohjois-Karjalassa on todellinen huoli ja hätä siitä, miten me selviydymme tulevaisuudessa, jos liikenneyhteydet nykyisestään yhtään heikkenevät.

**18.19 Maria Tolppanen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nyt täytyy kyllä korjata: minä en ole vähätellyt vuorojen lakkauttamista, minä olen sanonut, että sinne on tulossa tilalle korvaavia toimenpiteitä. Ja nyt olisi ehkä ihan hyvä kerrata se, mitä nämä korvaavat toimenpiteet ovat ja milloin nämä toimenpiteet alkavat siellä. Voinkin saman tien kysyä myöskin ministeriltä, alkavatko nämä korvaavat linja-autovuorot tai muut vuorot, mitä sinne tulee, saman tien, kun lakkaavat nämä VR:n toimimattomat vuorot.

Sen lisäksi edelleenkin korostan sitä, että poikittaisliikenteen radat pitää laittaa kuntoon, ennen kuin sinne viedään sen enempää kermankuorijoita kuin ketään muutakaan. Siellä tapahtuu hyvin pian hyvin pahoja onnettomuuksia, jollei niitä raiteita saada kuntoon.

**18.20 Jari Leppä kesk** (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Kun ministeri täällä totesi, että hän uudistaa ja hallitus uudistaa rahoitusta, uudistaa toimintatapoja, luo uusia palveluja, yrittämisen mahdollisuuksia liikenteelle, ja mainitsi siitä, että liikennesektori on tällä hetkellä varsin tehotonta, niin on selvää, että kaikkia näitä pitää meidän uudistaa. On aivan varmaa myöskin, niin kuin ministeri täällä jo totesi: eihän näille kaupallisille toimijoille ilman ehtoja näitä tehtäviä ja näitä vuoroja anneta. Älkää nyt sellaista kuvaa levittäkö täältä mihinkään päin, että kaikki tapahtuisi ilman ehtoja. Valtiohan laittaa kaikkeen ehdot. Niin se laittaa myöskin tähän, ja niin kuin huomaatte, ministeri tuolla nyökkäilee kaiken aikaa, että näin tulee tapahtumaan, ja näin hän myöskin sanoi. Älkää antako väärää tietoa.

**18.21 Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tiedustelin vielä arvoisalta ministeriltä tästä liikennepolitiikan markkinaehtoisuudesta ja kilpailun vaipauttamisesta: miten eri toimijoille hajautetut markkinat tukevat yhteiskunnalle tärkeitä julkisen liikenteen koordinoituja kehittämishankkeita? Tähän tahtoisin saada vastauksen.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Toinen kysymys: miten turvataan ne jatkuvat investoinnit liikennejärjestelmään etenkin siellä, missä liikenneyhteyksien markkina-arvo on heikompi?

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Myönnän vielä vastauspuheenvuorot edustajille Myller, Rossi ja Kiuru ja sitten, jos ministeri haluaa jonkun sanan, sen jälkeen hänelle. Tässä järjestyksessä.

**18.21 Riitta Myller sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Varmasti mielellämme me kaikki antaisimme täällä oikeaa tietoa ja veisimme oikeaa tietoa eteenpäin, mutta kun tämä tiedon saaminen on ollut niin ristiriitaista. Ensin ilmoitetaan, että lakkautetaan tietyt osuudet, sanotaan, että sinne kyllä tulee jotain, me emme tiedä, mitä sinne tulee. Ja nyt tänään on selvinnyt, jos ymmärsin oikein, että joka tapauksessa sitten velvoiteliikenne toteutetaan, jos markkinaehtoista ei jollekin alueelle tule. Se on ollut tänään tiedossa. No, tämäkin oli nyt sitten väärinymmärrys. Meillä on myös 5 miljoonaa nyt sitten uutta rahaa käytettäväksi velvoiteliikenteeseen — minne se menee? On äärimmäisen vaikea kertoa maakunnassa asioita, jos emme tiedä, miten nämä asiat hoidetaan. Ei voi olla niin, että ensin päätetään lakkauttaa ja sen jälkeen sanotaan, että tämä korvataan jollain, mistä me emme tiedä, mitä se on.

**18.22 Markku Rossi kesk** (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Kansanvalta on demokratian kulmakivi. Siksi on hyvä, että eduskunnassa keskustellaan myös liikennepolitiikasta ja joukkoliikennepolitiikasta. Vaikuttaa vain siltä, että emme me kyllä kuuntele edes, mitä täällä kukin sanoo. Ministeri vastasi omassa puheenvuorossaan hyvin selkeästi erityisesti näihin tiettyihin junavuoroihin liittyviin kohtiin, kuinka ne hoituvat tai kuinka niitä hoidetaan tässä vaiheessa. Sen päälle vielä tämä velvoiteliikenneasia ja 5 miljoonaa, mihin edustaja Myller viittasi, ei ole mikään uusi asia. Se on niitä ostopalveluliikenteessä olevia rahoja, niitä voidaan hyödyntää ja käyttää. Toistaiseksi ne näyttävät olleen vain ikään kuin reservissä siellä.

Mutta, arvoisa puhemies, oleellista on tietysti, että joukkoliikennepolitiikalle luodaan edellytykset. Silloin tarvitaan investointeja, tarvitaan operointeja, tarvitaan siis niitä operoijia, jotka liikkuvat siellä. Ovatko ne sitten raiteilla vai maanteilla, ei ole ehkä se oleellisin kysymys. Oleellisin kysymys on, että joukkoliikenne toimii tässä maassa.

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Vastauspuheenvuoro vielä tämän keskustelun kirvoittajalle, edustaja Kiurulle.

**18.24 Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Haluaisin vielä todeta, että kylä 90 prosenttia viisaudesta tulee siitä, että kannattaa olla viisas ajoissa. Tämä Tolppasen ehdottama esimerkki, josta meidän syytä olisi täällä keskustella, liittyi bussiliikenteeseen. On hyvä muistaa, että sen bussiliikenteen sotkun takana on EU:n palvelusopimusasetus, joka johti siihen, että LVM:n virkamiehet tulkitsivat tätä asiaa niin, että syntyi markkinaehtoinen liikenne ja syntyi se liikenne, jota on pakko tukea. Ja näin tehtiin, ja me tässä junaesimerkissä tulemme tekemään tasan samalla tavalla. Nyt täällä ihmetellään sitä, että mitä vikaa tässä on. Eli ei voi arvostella tätä edeltävää päätöstä, jossa kuitenkin tarkoitus oli kilpailulla lisätä bussivuoroja. Tämähän oli silloiselle ministeri Kyllöselle erittäin tärkeätä, että hän nämä monopolit purkaisi. No, siitä ei koskaan tullut niin taitavaa lopputu-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

lostakin kuin täällä olisi haluttu. Mutta tässä tapauksessa me teemme tämän saman jutun aivan uudelleen ja toteamme, ettei tullut tästäkään mitään eikä ole korvaavia vaihtoehtoja enää. Siltä osin minusta on parempi, että olemme nyt ajoissa oikeassa kaikki täällä ja arvioimme, mitä (Puhemies koputtaa) olemme tekemässä.

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Nyt vastauspuheenvuoro, ministeri Berner, ja jos hänen puheenvuorostaan vielä syntyy debattia, niin hetken aikaa sitä.

**18.25 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin vielä kerran todeta, että VR ajaa kolmenlaista liikennettä: markkinaehtoista liikennettä, johon sillä on monopolisuoja, velvoiteliikennettä, jota se ajaa monopolisopimusta vastaan, ja ostoliikennettä, jota yhteiskunta kustantaa.

Minä olen aina ja ainoastaan sanonut, että valtion ostoliikennerahoja joudutaan vähentämään hallitusohjelman kirjauksen mukaan 15 miljoonan edestä. Minä en ole koskaan missään yhteydessä todennut, että se tarkoittaa, että kaikki liikenne näiltä alueilta loppuu. Olen aina todennut, että me haemme korvaavia vaihtoehtoja ja muita ratkaisuja. Johtopäätökset, että näistä loppuu liikenne, ovat olleet opposition omia. Ne eivät ole koskaan olleet minun sanojani.

Olen myöskin sitoutunut siihen, että korvaavaa liikennettä haetaan, ja olen sen tehnyt. Olen myös antanut sitoumuksen siihen, että kaikilta osin pyritään huolehtimaan sellaisesta kokonaisuudesta, jossa joukkoliikenne kehittyy Suomessa, matkustajamäärät junaliikenteessä kasvavat ja meillä aidosti syntyy kykyä ja kapasiteettia investoida infraan, mikä vaatii sen, että meillä on riittävät liikennemäärät ympäri Suomen.

Koordinaatio tulee jatkossakin tapahtumaan osin liikenne- ja viestintäministeriön toimesta, joka on toimivaltainen viranomaisena, mutta jatkossa varmasti myöskin alueelliset itsehallintokokonaisuudet tulevat olemaan merkittäviä toimijoita tässä kokonaisuudessa.

Ilman muuta on myöskin selvää se, että olen käynyt keskusteluita vaihtoehtojen toimijoiden kanssa ennen kuin olen edes avannut tätä keskustelua. Meillä on tiedossa se, että me saamme markkinoille toimijoita, ja me tiedämme myöskin, että me joudumme aivan varmasti yhdistämään kannattavia ja kannattamattomia liikenneosuuksia samoihin sopimuksiin, ja näistä kokonaisuuksista tällä hetkellä neuvotellaan.

Edelleenkin toistan: VR on nyt ja tulee jatkossakin olemaan merkittävä toimija Suomessa. Se on myös omistajaohjauksen intressi. Mutta sillekin tekee hyvää, että saamme muita toimijoita markkinoille, ja niin kuin sanoin, ilman ehtoja näitäkään pätkiä ei tulla avaamaan liikenteelle. Tämä ei ole mikään summittainen suunnitelma vaan hallitusohjelmasta lähtenyt kirjaus, jota nyt toteutamme, emme kiirehtimällä vaan harkitusti.

**18.28 Riitta Myller sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minun on kyllä nyt pakko sanoa, että en aina oikein pysy kärryillä, kun tässähän se asia, josta puhutaan, on se, että ensin tehdään päätös, että lakkautetaan junaliikenne, ja sen jälkeen sanotaan, että se korvataan jollakin. Ja tämä on äärimmäisen ongelmallinen tilanne niille, jotka ovat riippuvaisia tästä junaliikenteestä.

Nyt tänään sanoitte, että joka tapauksessa raideliikenteen säilyttämisen edellytykset tullaan turvaamaan siihen saakka, kunnes henkilöjunaliikenne avataan kilpailulle 2017. Ja tähän vetosin, kun sanoin, että olen ymmärtänyt, että tämä tapahtuu joko ostoliikenteellä tai velvoiteliikenteellä mutta se joka tapauksessa turvataan. En usko, että Nurmeksella ja Joen-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

suun välille tulee raiteille yksityistä kilpailua eikä myöskään Pieksämäki—Joensuu-väli-  
le. Jos näin on, niin haluaisin tietää.

**18.29 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tämä vä-  
likysymyskeskustelu on äärimmäisen mielenkiintoista mutta toisaalta myös hämmentävää  
seurattavaa, kun tässä keskustelun aikana eri yhteyksissä on noussut esimerkiksi tämä au-  
tovero: että kun tiettyjä rataosuuksia on nyt uhan alla ehkä — se asia tutkitaan toki tarkem-  
min — niin sitten sitä muka autoverolla korvattaisiin. Minä tämän syyskauden aikana  
muistan demarien ja muidenkin oppositiopuolueiden vedonneen siihen, että autoveroa vä-  
hän huojentamalla tai pienentämällä sitä summaa, mikä sieltä tulisi, voitaisiin käyttää vaika-  
ka tällaisiin. Jos nämä kaikki teidän vaatimuksenne ynnättäisiin yhteen, niin noin miljardin  
verran sitä autoveroa pitäisi nyt... (Riitta Myller: Meillä on nyt 15 miljoonaa!) — Mutta  
kuitenkin, se on niin monessa yhteydessä ollut esillä, että kannattaisi, arvoisa puhemies,  
olla realististi näissä asioissa.

Pitää muistaa, että tämäkin asia, mistä nyt keskustellaan, tutkitaan rauhallisesti ja tarkas-  
ti. Tärkeää on kuitenkin se, että meillä on tässä maassa paremmat tiet tästä eteenpäin, 600  
miljoonaa euroa lisää rahaa perustienpitoon, radanpitoon ja väylien korjaamiseen. Tämä  
on suunnan käänös, suunta käännetään nyt parempaa kohti, mikä on jäänyt monelta, mo-  
nelta hallitukselta (Puhemies koputtaa) tekemättä.

**18.30 Merja Mäkisalo-Ropponen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edusta-  
ja Tolppaselle vain ihan nopeasti totean, että tämän päivän aikana useampikin hallituspuo-  
luen edustaja on vähätellyt tätä välikysymystä ja todennut, että tämä on ihan turhaa kes-  
kustelua.

Maakuntien huoli on todellinen, ja jotta tämä huoli nyt helpottuisi siellä omassa maa-  
kunnassani Pohjois-Karjalassa, niin toivon suoran vastauksen ministeriltä, että miten mi-  
nisteri aikoo huolehtia Pohjois-Karjalan joukkoliikenteestä, esimerkiksi Joensuusta poh-  
joiseen ja länteen. Ja kun täällä edustaja Hoskonen on paikalla, niin hänhän on vaatinut  
aiemmin myöskin hyvin vakavasti, että meidän pitäisi saada myöskin yhteys Joensuusta  
itään eli Ilomantsiin. Että olisikohan näitäkin mahdollisuuksia nyt sitten syytä miettiä?

**18.31 Jari Leppä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Totta kai hallitus on  
johdonmukainen tekemisessään, niin myöskin tämän kohdalla. Ja kun se on asettanut bio-  
talouden merkittäväksi Suomen uudeksi voimatekijäksi ja taloudelliseksi tekijäksi, totta  
kai se tekee myös edellytykset sille, että näin tapahtuu. Liikenne on yksi niitä, se on kes-  
keinen osa — jos eivät liikenneväylät ole kunnossa kyläteitä myöten, yksityisteitä myöten,  
ei biotalouden kehittymiseen tule semmoisia mahdollisuuksia kuin mitä tavoitellaan ja  
minkälaisia odotuksia sille asetetaan.

Yksi kysymys arvoisalle ministerille: Kun sanoitte, että uusia palvelumuotoja tulee ja  
uusia tapoja tienpitoon, rakentamiseen, digitalisointi tulee vahvasti mukaan kuvaan, pienet  
yritykset pääsevät sinne mukaan ja niin edelleen, onko nyt jo joitakin hahmotteluja siitä,  
mitä ne voisivat olla, jotta me pystyisimme tämän uudistamisen ja erilaiset tavat toimia ot-  
tamaan käyttöön mahdollisimman pian? Ja missä vaiheessa tätä liikennekaarta ne tulevat  
— kun nyt kolme vaihetta tulee, niin missä vaiheessa nämä asiat tulevat kuvaan mukaan?

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Myönnän vielä kolme vastauspuheen-  
vuoroa, edustajat Tolppanen, Aalto ja Kiuru, ja sen jälkeen ministerille lyhyt puheenvuo-  
ro. Ja sitten vihdoinkin viimein varsinaista puheenvuoroaan pitkään odottanut edustaja Jarva.

**18.32 Maria Tolppanen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä minä kan-  
nan huolta myös tästä raideliikenteestä, varsinkin tuolla Pohjanmaan suunnalla. Vaasa on  
nimittäin sellainen kaupunki, josta viedään paljon tavaraa, sieltä viedään enemmän kuin  
kolmesta lähimaakunnasta yhteensä. Vaasasta lähtee lentokoneita päivittäin Ruotsiin ja  
Helsinkiin, useampia, ja pari kertaa viikossa Teneriffalle tai jonnekin muualle lämpimään,  
aurinkoon. Sen lisäksi meiltä lähtee laivoja Ruotsin puolelle. Ongelma on siinä niin, että  
nyt vähän pelottaa, saammeko me syöttöliikenteen edelleenkin Seinäjoelta, Lapualta, Suo-  
mselältä ja koko Etelä-Pohjanmaalta. Se on äärimmäisen tärkeää koko tuon kasvualueen  
kehityksen ja kasvun kannalta.

Toinen tärkeä asia, arvoisa puhemies, on se, että Seinäjoki—Kaskinen-rataosuus pitäisi  
saada nyt vihdoinkin ja viimein jo kuntoon. Mikäli sitä ei saada kuntoon, täytyy Kaskisten Sy-  
väsatama sulkea. Ja kun Kaskisten Syväsatama suljetaan, se tarkoittaa sitä, että sinne tulee  
(Puhemies koputtaa) lisää luurankotaloja ja Kaskisten kaupunki on kuihtuva kaupunki.

**18.33 Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Aivan aluksi  
tahdon kiittää arvoisaa ministeriä siitä, että olette näin pitkään jaksanut keskustella ja vas-  
tailla ja kuunnella meidän kysymyksiämme.

Esitän kaksi viimeistä kysymystä enää tähän: Miten olette vastannut niille ihmisille, joi-  
den asunnon arvo laskee tuntuvasti, kun liikenneyhteydet heikkenevät ja sen myötä palve-  
luiden ja harrastusten saavutettavuus heikkenee ja työmatkat pidentyvät ajallisesti? Ja yk-  
sittäisten ihmisten huolen lisäksi kannan myös maakuntien huolta tässä näin, koska he ovat  
kaavoituksella sitoutuneet raideliikenteen tuoman joukkoliikenteen edistämiseen. Miten  
olette vastanneet yksittäisten ihmisten ja yksittäisten maakuntien huoleen?

**18.34 Krista Kiuru sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä aika iso kysy-  
mys on se, että kun aluepoliittisesti ruvetaan jo miettimään Porin valtuustossakin, miten me  
voimme turvata satakuntalaiset lentoliikenneyhteydet, lähteekö seuraavaksi maakunnan  
lentokenttä, varsinkin kun se liittyy Suomen Ilmailuopiston toimintaan niin olennaisena  
osana, niin siltä osin on tärkeätä vakuuttaa suomalaiset, porilaiset, satakuntalaiset ja ihan  
koko tämän kansakunnan väki siitä, että meillä vielä pidetään yllä myöskin sellaista liiken-  
nettä, joka ei ole markkinaehtoista jatkossa. Kyllä me tarvitsemme myöskin tuen muotoja,  
ja me omassa ensi viikolla esiteltävässä vaihtoehdossamme toteamme, että me emme tätä  
ostoliikennettä tulisi lopettamaan sen takia, että olemme myös oppineet.

On minusta ihan hyvä käydä tämä bussiesimerkki tässä läpi. Eli kun se EU:n palvelu-  
sopimusasetus johti siihen, että piti kannattavat ja kannattamattomat bussilinjat eritellä, ja  
kun näitä ei saanut enää koplata yhteen niin, että toinen subventoi toista, niin jouduttiin ti-  
lanteeseen, jossa hyötyä tuli kyllä siitä, että vapaa kilpailu avasi kaukoliikenteen Suomes-  
sa, (Puhemies koputtaa) mistä syystä VR on nyt ongelmissa, (Puhemies koputtaa) mutta  
emme enää voittaneet siinä, että nämä linjat...

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Ja tähän vastauspuheenvuoro, minis-  
teri Berner ja 1 minuutti.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**18.35 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Digitalisaatio tulee näkymään liikennekaaren toteutuksessa sen ensimmäisessä vaiheessa, joka annetaan eduskunnalle ensi kesäkuussa. Siinä tullaan keskittymään ennen kaikkea tieliikenteeseen, eri liikennemuotojen kohteluun ja yhdistetään lait yhdeksi isoksi kokonaisuudeksi, joka mahdollistaa myös uusien palveluiden syntymisen.

Yksittäisten ihmisten kysymyksiin olen vastannut niin, että minä tulen tekemään kaiken, että meillä junaliikenne Suomessa kasvaa, kehittyy, monipuolistuu, tulee enemmän tarjontaa, enemmän vaihtoehtoja, enemmän pysäkkejä. Mutta se tarvitsee silloin useamman toimijan markkinoille, se tarvitsee silloin myöskin sitä, että siellä on kilpailua, ja me tulemme huolehtimaan siitä, että siihen saakka, kunnes kilpailua syntyy, me turvaamme liikenteen niin hyvin kuin pystymme ja sitten huolehdimme, että siellä syntyy aidosti hyvää palvelua sekä alueellisesti että valtaverkossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen:** Puhujalistaan.

**18.36 Marisanna Jarva kesk:** Arvoisa herra puhemies! Aluekehityksen ja yritysten sijaintipäätösten kannalta toimivilla liikenneyhteyksillä on valtava merkitys. Liikenteen ja koko talouden pyörät pyörivät paremmin, kun tie- ja rataverkosto on kunnossa ja alueiden saavutettavuus turvattu. Hallitus ohjaakin perusväylien kunnossapitoon yhteensä lähes miljardin euron edestä kipeästi kaivattuja lisäeuroja, joilla estetään korjausvelan kasvamista. Tiehankkeita tulee koko maahan, ja etenkin alempiasteisen tieverkon kunnostamiseen panostetaan.

Arvoisa puhemies! Joukkoliikenne on myös ollut Suomessa jo vuosikymmeniä näivetytymistilassa. Koko järjestelmä kaipaakin kipeästi uudistamista. VR on lakkauttanut pikkuhiljaa useita juna-asemia tavoitteenaan, että maakuntakeskusten välit pystyttäisiin ajamaan tarpeeksi nopeasti. Näillä väleillä asukkaat ovat olleet pakotettuja siirtymään yksityisautoiluun ja matkustajamäärät ovat vähentyneet entisestään. Aiemmin joukkoliikenteestä on vain lopetettu vuoroja. Nyt etsimme vaihtoehtoisia ratkaisuja ja korvaavat yhteydet maakuntien yhteyksien varmistamiseksi vuoroja lopetettaessakin. Oli myös tärkeää tänään kuulla ministeri Berneriltä, että Kajaanin ja Oulun välille tulee tarvittaessa korvaava yhteys VR:n toimesta lakkautettavan junavuoron tilalle. Sipilän hallitus ei siis unohda alueita haasteellisista ajoista huolimatta.

Arvoisa puhemies! Liikennöinnin elinehto ovat asiakkaat. VR ei ole saanut asiakkaita kuitenkaan tarpeeksi junaliikenteeseen. VR:n monopoliasema ei tällä hetkellä tarjoa riittävästi vastinetta siihen sijoitetuille rahoille, eikä se ole myöskään kiinnittänyt ajoissa huomiota kustannustehokkuuteen. Parhaimmistakaan junayhteyksistä ei ole hyötyä, jos lippujen hinnat ovat niin korkeat, että yksityisautoilu on lähes aina halvempaa. Henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle on mahdollisuus saada hintoja alemmaksi ja matkustajamäärät kasvuun. Vapauteen kuuluu myös vastuu, ja uudet toimijat raiteilla tulevat hoitamaan sekä markkinaehtoista että velvoiteliikennettä, jotta kermankuorintaa ei tule vain vilkkaimmille radoille. Valtion varoja jää näin myös jatkossa paremmin ostoliikenteeseen, vähemmän kannattaville reiteille ja yhteyksien turvaamiseen koko maassa. Tämä on kuitenkin vain yksi osa perinpohjaista joukkoliikenteen uudistusta, jonka tarkoitus on saada puolityhjät junat ja bussit täyteen. Ja toisin kuin oppositio väittää, tämän uudistuksen tarkoitus on juurikin varmistaa maakuntien yhteydet tulevaisuudessa. Kainuusta olevana tiedän, miten tärkeitä maakuntien liikenneyhteydet ovat.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Joukkoliikenteen näivettyminen on estettävä, mutta se ei lopu valtion ja kuntien rahoitusvastuuta vain kasvattamalla. Tarpeettomat esteet joukkoliikenteen kehittämiseksi on purettava, luotava uudenlaisia keinoja liikenteen hoitamiseksi ja päästettävä irti toimimattomiksi todetuista malleista. Kilpailun avaamisella ja normien purkamisella mahdollistetaan myös uudenlainen kuljetusyrittäjä, josta lopulliset hyötyjät ovat asiakas ja suomalaiset koko maassa. Liikenneyhteyksillä luodaan tulevaisuutta. Toimivat yhteydet ovat tärkeitä koko maan elinvoiman ja hyvinvoinnin kannalta. Tätä olemme juuri varmistamassa.

**18.40 Tytti Tuppurainen sd:** Arvoisa puhemies! Valtiovallan panos liikenneverkon kehittämiseen on Suomessakin ollut merkittävä. Valtio on perustanut yrityksiä lento- ja junaliikennettä varten ja rakentanut lentokenttiä, rataverkkoa ja tieverkkoa. Rautatieliikenne alkoi Suomessa valtion johdolla 1800-luvun lopulla, vaikka maa muutoin oli suuntautumas-  
sa vapaaseen markkinatalouteen. Markkinoiden merkitys liikenteelle voi olla kasvussa, ja tällä voi olla myönteisiä vaikutuksia liikennejärjestelmämme toimivuuteen ja taloudellisuuteen. Silti valtion toimia tarvitaan. Yritysten ja valtion työnjaossa ei jälkimmäinen voi irtisanoutua yhteistyöstä.

Pääministeri Sipilän hallituksen ja liikenneministeri Bernerin johdolla tehdyn liikennepolitiikan kohdalla on hyvä syy epäillä, että valtiovalta on yksipuolisesti irtautumassa liikenteen kehittämisestä. Suurten väyläinvestointien suunnitelmaa ei tehdä. Joukkoliikenne näivetty, ja hallitus on päättänyt leikata raideliikennettä kovalla kädellä.

Arvoisa puhemies! Linja-autoliikenne tuottaa tarpeellista ja hyvää palvelua. Bussivuorot eivät kuitenkaan korvaa raideliikennettä. Raideliikenne kulkee ruuhkattomilla väylillä, joita ei lumentulo haittaa ja joilla sekä turvallisuus että matkustusmukavuus ovat omaa luokkaansa, ja raideliikenteessä päästään sekä kaluston koon että liikkumisnopeuden ansiosta tuloksiin, jotka ovat omaa luokkaansa. Viime vuosina junaliikenteen mahdollisuudet ovat kasvaneet. Junien tekniikka on kehittynyt, ja useita ratayhteyksiä on parannettu. Näitä investointeja ja mahdollisuuksia ei saa nyt hukata.

Välikysymyksessä kiinnitetään huomiota siihen, kuinka olennaista junaliikenteen säilyminen on aluepolitiikalle. Rataverkko on korvaamaton voimavara alueiden kehittämisessä. Etelä-Suomessa arvioidaan suuren kasvukäytävän syntyneen Helsinki—Tampere-radan varrelle. Pohjois-Pohjanmaan kehittämisessä on avainasemassa päärata Oulusta etelään Seinäjoelle ja Tampereelle ja sieltä etelän kasvukäytävään.

Kasvukäytävien ohella meidän on pidettävä huolta myös maakuntien välisestä liikenteestä. Rataverkon perusrunkoihin on liitettävä liikennettä, joka toimii koko raideverkon kattamalla alueella. Tässä suhteessa hallituksen politiikka on varsin kylmää karsimista ja keskittämistä. Hallituksen suunnitelmien mukaan muun muassa Oulu—Kajaani-rataosuudelta karsitaan junaliikennettä. Kun Oulun Kainuuseen liittävää valtatie 22:ta ei ole vielä saatu kuntoon, on aikamoista tekohurskautta puhua junaliikenteen korvaamisesta bussivuoroilla. Matka-ajat pitenevät, ja mukavuus heikkenee.

Arvoisa puhemies! Maakuntien Suomelle junaliikenne merkitsee muutakin kuin vain liikkumismahdollisuutta. Toimiva asema, sellainen, josta oikeasti pääsee junalla eteenpäin, on psykologisesti tärkeä. Jos liikenne hiipuu tai lakkaa kokonaan, se merkitsee koko paikkakunnan ja seudun sulkemista. Lappu pannaan luukulle muuallakin kuin asemarakennuksessa. Myöskään meidän kaikkien tavoittelemaa hyvää työllisyyttä ei saavuteta, ellei työmatkaliikenne pelaa. Hallitus on maakuntapolitiikassaan keskittynyt vain uusien hallintorakenteiden luomiseen. Itsehallintoalueet kaikkine virkoineen ja veroineen eivät

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

kuitenkaan merkitse tavalliselle maakunnan ihmiselle tai maakunnan pienen yrityksen omistajille samaa kuin konkreettinen julkinen palvelu, auki oleva asema ja liikennöitävä junavuoro.

Arvoisa puhemies! Raideliikenteen ylläpitämiselle löytyy etsimättä myös muita kuin aluepolitiikkaan liittyviä hyviä ja ajankohtaisia perusteluja. Henkilöjunaliikennettä hoidetaan pääosin sähköisellä kalustolla. Junien liikuttamiseen tarvittava energia voidaan tuottaa ympäristöystävällisesti kasvihuonekaasupäästöjä lisäämättä. Nyt pitäisi tehdä valintoja, jotka kestävät myös ympäristön näkökulmasta. Tässäkin asiassa on päästötönnien ohella tarkasteltava ratkaisujen vaikutusta ihmisten asenteisiin ja mielikuviiin. Onko tulevaisuuden Suomi toimivan, vähäpäästöisen joukkoliikenteen mallimaa vai ei? Jos hallitus olisi vaikkeä tinkinyt autoveron alennuksesta tai sitä tuonemmaksi siirtänyt, ei junaliikenteen karsimiseen olisi taloudellista pakkoa. Päinvastoin joukkoliikenteeseen olisi ollut varaa panostaa lisää.

Arvoisa puhemies! Vaihtoehto hallituksen leikkauslinjalle on järkevä, toimiva ja taloudellinen. Pidetään liikenne riittävällä tasolla. Tuetaan maakuntia ja niiden keskuksia, ihmisten mahdollisuutta asua kotiseudullaan, käydä töissä ja käyttää palveluita toimivan joukkoliikenteen turvin.

**18.45 Markku Pakkanen kesk:** Arvoisa puhemies! Hyvät edustajat! Opposition välikysymys kiinnittää aivan oikein huomiota liikennepolitiikan tavoitteisiin ja niiden vaikutuksiin kansalaisiin ja alueisiimme. Väyläverkon kehittäminen merkitsee uusia mahdollisuuksia luoda työpaikkoja sekä mahdollistaa uusia asumisen ja palveluiden malleja. Mikäli näissä asioissa aiotaan kuitenkin onnistua, edellyttää se päämäärätietoista johtamista sekä riittäviä resursseja. Kaikki nämä tärkeät asiat on nostettu välikysymyksessä esiin ja näin ollen tukevat Sipilän hallituksen ohjelmaa.

Arvoisa puhemies! Oppositio on välikysymyskeskustelun aikana mielestäni sortunut ankaraan pelotteluun junaliikenteen lakkauttamisesta, aluepolitiikan alasajosta ynnä muusta. Hallituksen ohjelmassa ensi vuodelle on kuitenkin suuri hanke, jossa tulevaisuuden eri liikennemuotoja arvioidaan uudelleen. Liikenteen rakenteita tai liiketoimintamalleja kehitetään hyödyntämällä muun muassa jo nykyisin hyvin toimivaa järjestelmää.

Hyviä esimerkkejä on tänään nostettu esille. On puhuttu Taksiliiton lanseeraamasta Valopilkusta, Kela-sovellutuksesta kuljetusten yhdistelyyn ja eri maksutapa- tai lippusovellusten yhteensovittamisesta. Kaikki nämä asiat tulevat kevään liikennekaarihankkeessa käsittelyyn. Liikennekaarihankkeen lähtökohtana voidaan pitää edellisen eduskunnan yksimielistä korjausvelkaohjelmaa. Siitä tärkein kärkihanke mielestäni on 600 miljoonan euron rahoitus perusväylänpitoon ja 360 miljoonaa vielä nimeämättömille hankkeille.

Välikysymyksessä on myös korostettu VR:n roolia ja junaliikenteen asemaa yleensäkin suomalaisessa liikenteessä. VR:n tärkeää roolia julkisen liikenteen toimijana tulee kehittää ja korostaa ja tarvittaessa muuttaa myös sen omia toimintatapoja.

Täällä edustaja Harry Wallin asiallisessa puheenvuorossa kertoi, miten kilpailu tulisi avata raiteille, henkilöliikenteelle. Mielestäni samassa yhteydessä hän totesi oppositionkin hyväksyvän tämän EU:ssa valmisteltavan rautatiepaketin.

Tulevaisuuden itsehallintoalueita suunniteltaessa tulisi miettiä, olisiko eri liikennehankkeiden osittainen päätöksenteko siirrettävä itsehallintoalueille, päättäisivätkö alueet korjausvelan kohteista kaavoituksen lisäksi. — Kiitos.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

18.48 **Riitta Myller sd:** Arvoisa puhemies! Ministeri, minäkin haluan kiittää teitä, että olette täällä jaksanut olla pitkän illan meidän kanssamme. Tämä on tärkeä keskustelu, ja senkin vuoksi on hyvä, että voimme käydä sitä näin myös kasvatusten.

En ole kuullut, että täällä kukaan olisi sanonut, että rautatieliikenne aiotaan lakkauttaa Suomesta. Sen sijaan on todettu se, mitä päätöksiä hallituksessa on tehty, että tietyiltä rataosuuksilta raideliikenne ollaan lakkauttamassa, ja emme tiedä, mitä se korvaava liikenne on, joka sinne tulee. Mielestäni olisi ollut hyvä odottaa tätä liikennekaarta ja tehdä sitten vasta sen perusteella näitä isoja päätöksiä.

Olen sitä mieltä, että meidän on tärkeää tehdä suunnitelmallista työtä liikennepolitiikassa. Raideliikenne on tässä äärimmäisen tärkeässä asemassa. Täällä on puhuttu, että se on ympäristöystävällinen, se ulottuu lähes joka paikkaan Suomessa niin, että sitä voidaan käyttää runkoliikenteenä, ja on jo aikaisempia suunnitelmia siitä, että meillä olisi nopeat kaupunkien väliset junayhteydet ja niitä voisivat täydentää sitten kiskobussit — ja näille sitten riittävän tehokas ja hyvä syöttöliikenne. Mielestäni nyt olisi kaikkein tärkeintä miettiä sitä, miten kehitämme raideliikennettä, jotta saamme sinne myöskin asiakkaita.

Täällä on puhuttu hinnasta, se on äärimmäisen tärkeä asia. Hintaa voidaan vaihdella kysynnän mukaan ja myöskin sitten tällä tavalla luoda kysyntää niille aikaväleille, kun sitä muutoin ei ole. On myöskin vaikea mieltää sitä, miten sitten harvaan asutulla alueella esimerkiksi tätä liikenteen ketjuttamista tehdään, jos ikään kuin palapelinä hoidetaan tätä runkoliikennettä niin, että jos kilpailutuksessa ei kukaan innostu siitä, sitten se hoidetaan jollain toisella tavalla. Silloin, kun on tällaisista matkaketuista kysymys, siinä on aika monta osapuolta, joitten intressit ja myöskin sitten se liikenteen sujuvuus pitää saada hoidettua. Eli myöskin tästä näkökulmasta olen sitä mieltä, että liikennepoliittisia ratkaisuja ei pidä tehdä paloina vaan pitää olla kokonaisnäkemys ja sen sisällä sitten tehdään näitä käytännöllisiä ratkaisuja.

Pohjois-Karjalan näkökulmasta olenkin jo maininnut sen, että siellä on maakuntaliiton taholta, jossa on kaikki puolueet mukana, esitetty sitä, että molemmilla ratayhteyksillä, joilta nyt liikennettä ollaan lakkauttamassa, kehitettäisiin eri asioita niin, että liikenne voisi jatkua. Tuolla pohjoisen radalla Joensuusta lähtien on hyvin paljon matkailua sekä Pohjois-Karjalassa että Kainuussa. Miten saada mukaan nämä matkailuyritykset niin, että osa niitten markkinointia on myöskin tämä liikennevälineen markkinointi ja se helppous tulla Pohjois-Karjalaan ja Kainuuseen tätä ratayhteyttä pitkin?

Olisi myös vahvasti mietittävä sitä, että Joensuun ja Pieksämäen väli sähköistettäisiin, jolloin sitten tuo poikkiliikenne saataisiin toimimaan ja myöskin kustannukset alenemaan tuolta liikennealueelta. Ja kun puhutaan tästä raideliikenteen kehittämisestä erityisesti Pohjois-Karjalan ja Itä-Suomen näkökulmasta, niin Imatran kaksoisraide on erittäin tärkeä sille, että saamme matka-aikoja lyhennettyä ja saamme kilpailukykyä rautateille. Itse uskon, että nimenomaan tästä kehittämisestä näkökulmasta me voimme myöskin luoda sellaiset olosuhteet, että liikenne ja erityisesti raideliikenne voi jatkua, kasvaa ja kehittyä koko Suomessa.

18.53 **Markku Rossi kesk:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin on todettava, että on erittäin tärkeää keskustella liikennepolitiikasta sekä joukkoliikennepolitiikasta, ja tässä suhteessa tietysti välikysymys on aina oivallinen mahdollisuus siihen. Toisaalta täytyy todeta edustaja Myllerille, että ehkä tässä tapauksessa kuitenkin olisi ollut paikallaan, että välikysymys olisi tehty vähän myöhemmin, jolloinka olisivat olleet enemmän tiedossa myös sitten

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

liikenneministerinkin vastauksenaan antamat selvitykset siitä, miten eri yhteydet käytännössä tulevat toimimaan, joten nyt keskustelemme osittain, vielä vähän puuttuvien tiedoin, ja se tietysti hankaloittaa tätä keskustelua. Samalla lailla, herra puhemies, täällä on keskustelun aikana niin monta mörköä ammuttu seinälle, että tuntuu, että koko suomalainen liikennepolitiikka ja joukkoliikennepolitiikka on romuttumassa. Näin ei toki ole käymässä. Pitää hakea myös uusia vaihtoehtoja.

Me tiedämme sen, että kyllä siellä, missä on taloudellista toimintaa erittäin paljon, vaikkapa pääkaupunkiseudulla tässä Helsingin alueella ja laajemmaltikin hyvin monin paikoin, on joukkoliikennettä, joka toimii hyvin pitkälti myös itseksensä. Sitäkin toki tuetaan. Yhteiskunnan osuus taitaa itse asiassa olla Helsingin seudun liikenteestäkin noin puolet, ja se onkin tietysti mielenkiintoinen asia, että miksi sitten se politiikka ei toimisi ilman yhteiskunnan tukea. No, me tiedämme, että siihen liittyvät ilmastokysymykset, monet asiat, jotka ovat ihan paikallaan, ja tässä mielessä kyllä haluan todeta, että kyllä joukkoliikennepolitiikkaa tulee yhteiskunnan tukea, mutta kyllä yhteiskunnan pitää uskaltaa tarkastella erilaisia vaihtoehtoja. Silloin tietysti niillä alueilla, joilla ollaan siinä tilanteessa — mistä SDP:kään ei ollut silloin huolestunut, kun joukkoliikenteessä tehtiin suuria lakkautuksia — että ei ole juurikaan enää minkään näköistä vuoroa monin paikoin, on syytä olla huolestunut. Ja kun keskustellaan junavuoroista, niin on selvää, että junavuoroilla on oma merkityksensä, ehkä henkinen merkitys on vielä aika suuri, kaikki liitot ja esimerkiksi kaupungit ottavat mielellään kantaa junaliikenteen puolesta, mutta jos tarkastellaan yksittäisten matkustajien kannalta, niin kyllä kai se oleellisin kysymys on, että on olemassa jotain joukkoliikennettä, ja tämän turvaaminen on kyllä keskeinen asia, josta haluamme kaikki pitää varmasti kiinni. Yhteiskunnan tulee olla siinä työssä mukana, ja näin myös liikenne- ja viestintäministeri ja hallitus on omalta osaltaan tämän asian linjannut ja luvannut. Haluan luottaa tähän, että me haemme kaikille niille nyt sitten lakkautettavillekin alueille ja vuoroille korvaavat vuorot.

Herra puhemies! Yksi asia, joka keskustelussa ei ole noussut ollenkaan esille, on itse asiassa tämän koko joukkoliikenteen tietyllä lailla yhteen toimiminen. Hyvin usein Suomessa — itse olen joukkoliikenteen innokas käyttäjä kaikilla mahdollisilla tavoilla — on vain tilanteita, joissa voi käydäkin niin, että seuraava vuoro lähtee pitkälläkin linjoilla muutamien minuutien aikaisemmin eteenpäin. Eli kukaan ei käytännössä koordinoi sitä, miten nämä vuorot pelaavat yhteen. Joskus olen saanut bussin pysäytettyä soittamalla ennakoon linja-autoyhtiölle, että voitteko minuutin odottaa tai jotain muuta vastaavaa. Siis käyttäjän kannalta täysin älytöntä. Miten tämä pystytään tekemään? Ovatko nämä lainsäädäntöhankkeet, onko se sitten liikennekaarta tai mitä, sellaisia, joissa voitaisiin sitten velvoittaa tätä liikennettä toimimaan niin, varsinkin kun yhteiskunta on mukana, että tämä aikataulukoordinointi osuisi kunnolla kohdalleen? Sillä on varmasti merkitystä ihmisten liikumisen kannalta. Se ehkä kuulostaa ja tuntuu pieneltä asialta, mutta se on sen matkustajan kannalta iso kysymys, ja tähän kyllä kannattaa meillä panostaa, koska uskon sen palvelevan nimenomaan joukkoliikenteen käyttäjiä. Hyvin usein vaihtoehdoksi jää sitten vain henkilöauto, jos yhteydet eivät pelaa.

Herra puhemies! Investoinnit kulkevat ilman muuta talouden myötä. Taloutta voidaan edistää myös investoinneilla, kuten on nähty. Esimerkiksi Keski-Suomen suuri hanke Äänekoskella tulee viemään myös joukkoliikennettä myönteisellä tavalla investointien kannalta eteenpäin. Siksi on oikein, että Sipilän hallituksen linjana on nimenomaan biotalouden panostaminen, eli luodaan uusia mahdollisuuksia talouden kehittämiseksi, viennin pa-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

rantamiselle ja työllisyyden parantamiselle. Tätä kautta syntyy työpaikkojen myötä myös liikennöintiä ja pystytään paremmin pitämään yllä myös joukkoliikennettä. Tämä on helpposti kysymys, josta keskustellaan "muna vai kana", mutta ei yksistään joukkoliikenne turvaa sitä, että taloudellinen toimeliaisuus pelaa. Sillä on toki merkitys, mutta oleellista on tietysti, että saadaan toimintaa aikaan, ja tässä mielessä kyllä uskon, että hallituksen talouspolitiikan kautta luodaan edellytyksiä myös toimivammalle joukkoliikennepolitiikalle.

**18.59 Merja Mäkisalo-Ropponen sd:** Arvoisa puhemies! On surullista, että hallitus suunnittelee lopettavansa kokonaisia ratayhteyksiä maakunnista. Kukaan ei ole puhunut täällä, että koko rautatieliikennettä oltaisiin lopettamassa, vaan täällä on puhuttu nimenomaan tietyistä ratayhteyksistä. Tämä on valtava isku maakunnissa asuvien kansalaisten yhdenvertaisuudelle, maakuntien ja kaupunkien vetovoimalle ja saavutettavuudelle. Näillä säästötoimenpiteillä vaikeutetaan monen jo ennestään ahdingossa olevan seutukunnan tilannetta. Ihmettelenkin, miten keskustavetoinen hallitus voi tehdä näin. Keskusta on aina aiemmin puolustanut maakuntia ja puhunut, että koko maa on pidettävä asuttuna. (Markku Rossi: Ja edelleen!) — Hyvä näin.

Liikenneyhteyksien heikkeneminen rapauttaa maakuntien edellytyksiä houkutella yritysinvestointeja, työvoimaa, opiskelijoita ja matkailijoita. Nämä toimenpiteet heikentävät maakuntien kilpailukykyä. Tämä ei toki ole pelkästään opposition huoli, sillä myös moni keskustan kansanedustaja on ilmaissut tämän syksyn aikana tuohtumustaan ministeri Bernerin ehdotuksille. Esimerkiksi edustaja Pirttilahti on todennut, että keskustan tehtävä on puolustaa aluekehitystä ja tällainen politiikka on pahasti peruslinjaa vastaan. Olen samaa mieltä myös keskustalaisten kansanedustajien Pirttilahti, Savola ja Kalmari kanssa, jotka jättämässään kirjallisessa kysymyksessä Suomen poikittaisliikenteen turvaamisesta totesivat, että lakkauttuspäätös jättää ison aukon Suomen raideliikenteen karttaan. Päätöksellä on vakavia seurauksia alueiden elinvoimalle. Keskustalaisten tunteja kuvaavat hyvin myös Keskustanuorten kannanotot. Heidän mielestään erityisesti idän ja lännen välisten yhteyksien lakkauttaminen on käsittämätön esitys, jonka vaikutukset niin yrityksiin kuin yksittäisten ihmisten liikkumismahdollisuuksiin ovat suhteettomat. Keskustanuorten varapuheenjohtaja on todennut muun muassa, että alueiden saavutettavuuden alasajaminen keskustan ollessa pääministeripuolue on häpeällistä.

Kuten olen täällä jo useamman kerran tämän päivän aikana keskustelussa todennut, omassa maakunnassani Pohjois-Karjalassa ollaan todella huolestuneita hallituksen suunnitelmista. Muun muassa Pohjois-Karjalan maakuntaliitto on todennut lausunnossaan, että palvelutasoon ja rataosien liikennöintiin kohdistuvia toimenpiteitä on toteutettava vasta sitten, kun varmistetaan liikennejärjestelmän kokonaisuuden kytkeytyminen saumattomaksi osaksi alueiden ja elinkeinoelämän kehittymistä. Junayhteyksien lakkauttamisen perusteena ei voi olla yksinomaan hallitusohjelman säästötavoite.

Sekä Varkauden että Joensuun kaupungit ovat lausuneet kannanotoissaan, että Joensuu—Varkaus—Pieksämäki-reitti on tärkeä maan poikittaisliikenteelle. Matkustajia on Varkauden ja Joensuun välillä vuositasolla 80 000 ja Varkauden ja Pieksämäen välillä 110 000. Ilman Joensuu—Varkaus-liikennettä junamatkat poikittaissuunnassa vievät merkittävästi enemmän aikaa sekä rahaa. Myös Joensuu—Nurmes-junayhteys on tärkeä Pohjois-Karjalan asukkaille. Tällä hetkellä matkustajia on Joensuun ja Lieksan välillä vuosittain 45 000 ja Lieksan ja Nurmeksen välillä 20 000. Lopettamispäätösten sijaan nyt olisi arvioitava henkilöjunaliikenteen jatkamista Nurmeksesta Vuokatin kautta Kontiomäelle

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

saakka, missä yhdistyminen Savon-rataan ja Oulu—Rovaniemi-liikenteeseen toisi mahdollisuuksia muun muassa matkailuyhteistyölle ja matkailun kasvulle.

Lukuisista kysymyksistä huolimatta ministeri Berner ei ole vastannut tänään, miten Pohjois-Karjalan junavuoroille käy. Ministeri Bernerin ministerikollega Vehviläinen on sanonut, etteivät linja-autot voi korvata junavuoroja Pohjois-Karjalassa. Olisin halunnut tietää, mitä ministeri Berner asiasta ajattelee.

Kansalaisten mahdollisuudet käyttää julkisia joukkoliikenteen palveluja on turvattava koko maassa. Se on julkisen vallan ja erityisesti poliittisen päätöksenteon vastuulla. Hallituksen linjana näyttää kuitenkin olevan mahdollisimman laaja vapaus markkinoille etupainotteisesti ja kiirehtienkin. Hallitus unohtaa, että liikenteessä on tärkeää ottaa myös yhteiskunnan tarpeet huomioon. Hallitus on täysin unohtanut tehdä aluevaikutusten arvioinnin tässä asiassa. Toivon, että kunnolliset aluevaikutusarvioinnit tehdään ennen kuin mitään päätöksiä tehdään. Tämä on vähintä, mitä hallitus voi tässä tilanteessa luvata ja tehdä.

Lopuksi muutama sana lentoliikenteestä. Lentoliikenteen merkitys maakunnille on erittäin suuri. Jo pelkkä reittiliikenteen olemassaolo edistää paikallista yrittäjyyttä ja lisää taloudellista toimeliaisuutta. Erityisesti yrityselämän näkökulmasta katsoen lentoliikenteen olemassaolosta saatavat kokonaishyödyt ovat suurempia kuin siitä koituvat menot. Näin totesi muun muassa perussuomalaisten Ari Jalonen vuosi sitten. Olen täysin samaa mieltä. (Puhemies koputtaa) Toivottavasti tämä sama linjaus ohjaa edelleen perussuomalaisten toimintaa hallituksessa, sillä me tarvitsemme maakuntiin toimivia lentoliikenneyhteyksiä.

**19.04 Esko Kiviranta kesk:** Arvoisa puhemies! Hallituksen aikoma liikenteen uudistus on osa laajempaa yhteiskunnan kehittämistä menettämämme kilpailukyvyn takaisin saamiseksi. Esimerkiksi raideliikenteen osalta Suomi on Euroopan viimeisiä maita, joissa koko raideliikenne on monopoliasemassa olevan yhtiön hallinnassa. Naapurimaassamme Ruotsissa on raiteilla henkilöliikenteessä 17 palveluntarjoajaa ja rahtiliikenteessä 12.

Avaamalla liikennettä kilpailulle tarjoamme uusille innovatiivisesti toimiville yrityksille mahdollisuuden tulla mukaan markkinoille ja kehittää uusia yhteiskunnan ja asiakkaiden tarpeisiin vastaavia palvelukonsepteja, jolloin sama yritys saattaa toimia useammalla eri liikennealalla. Tällöin logistiikkapalvelun asiakkaat saavat mahdollisuuden ostaa koko tarvitsemansa logistiikkaketjun kilpailukykyisesti yhdeltä ja samalta toimittajalta. Kilpailun ansiosta yritykset kehittävät perustoimintaansa ja saavat mahdollisuuden kehittää kokonaan uudenlaisia toimintatapoja, jolloin asiakas saa hyödyn edullisena hintana ja parantuneena palvelutasona.

Yhteiskunnallisesti liian tiukasti säännelty toiminta ei kehity innovatiiviseksi ja taloudellisesti tuottavaksi toiminnaksi, jolloin logistiikasta saattaa pahimmillaan tulla hyödyn sijaan haittatekijä kilpailukyvyille, vaikka yritys pyrkisikin toimimaan kaikin tavoin tarjotakseen asiakkailleen parasta mahdollista palvelua.

Nykyaikana tärkeä liikenteen muoto on tieto. Päivittäin siirrettävän tiedon määrä on lisääntynyt valtavasti, ja uusia sovelluksia sekä tekniikoita kehitetään jatkuvasti. Alkuaikoina tälläkin alalla oli esimerkiksi matkapuhelimissa vain yksi valtion omistama toimija. Kilpailun vapauduttua alalla ja uusien yritysten tultua alalle palvelut ovat monipuolistuneet, ja innovatiivinen kehitys on kilpailun vuoksi jatkuvaa. Näin valtavaa palveluiden kehitystä tuskin olisi tapahtunut, jos alaa ei olisi vapautettu kilpailulle.

Digitalisaation avulla on mahdollista myös kehittää muita liikennemuotoja, toimivat tietoliikenneyhteydet kun mahdollistavat liikenteen ja tarvittavan kapasiteetin reaaliaikaisen

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

seurannan. Näin yritykset pystyvät nykyistä paremmin suunnittelemaan uusia toimintamalleja sekä vastaamaan nopeasti asiakasmäärien muutoksien asettamiin haasteisiin.

Arvoisa puhemies! Valtion tulee avata toimintaa kilpailulle, jolloin saamme uusia yrityksiä ja logistisesti haasteelliseen toimintaympäristöön uusia toimintamalleja. Näin saamme vahvistetuksi suomalaisen kilpailukyvyn nousun perusedellytyksiä. Valtion tehtävä on ennemminkin luoda yrityksille toimintaympäristöt, joissa toimia, kuin toimia itse aktiivisena palveluntarjoajana.

**19.08 Anneli Kiljunen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin edustaja Rossille, hän kyllä nyt poistui: Te sanoitte, että välikysymys olisi pitänyt tehdä myöhemmin, koska teillä on riittämättömästi tietoa. Edustaja Rossi, haluan sanoa, että kyse on myös suuresta linjapolitiikasta ja valinnoista, ja siltä osin tämä välikysymys kyllä antaa aihetta keskusteluun, eikä voi olla niin, että jos hallituksella ei ole perusteluita kaikkiin tekemiinsä esityksiin eikä ole riittävästi tietoa, eduskunta ei voisi käydä keskustelua tästä peruslinjauksesta.

Arvoisa puhemies! Hallituksen säästötoimet ovat aiheuttamassa sen, että junaliikenne tulee loppumaan kokonaan 28 asemalta. Lakkautettavilla reiteillä tehdään vuosittain yli puoli miljoonaa matkaa. Olemme tilanteessa, jossa työttömyys on jatkunut pitkään korkeana eikä helpotusta ole näköpiirissä. Raideliikenteen raju heikennys ei tule ainakaan helpottamaan työllistymistä ja työvoiman liikkuvuutta kasvukeskusten ulkopuolella. Työttömien lisäksi esimerkiksi opiskelijoiden ja ikääntyneiden liikkuminen vaikeutuu näillä päätöksillä merkittäväällä tavalla. Hallitus karsii nyt sellaisten alueiden elinvoimaa, jotka ovat jo valmiiksi olleet vaikeuksissa. On hyvin hämmäntävää, että tämä tehdään nimenomaan keskustavetoisen hallituksen toimesta, joka on ollut maakunta- ja aluepuolue.

Kertoo paljon hallituksen arvomaailmasta, että autoveroa lasketaan samalla, kun julkista liikennettä ajetaan alas. Tämä linjavalinta on valitettavan eriarvoistava ja ympäristölle haitallinen. Raideliikennettä pitäisi päinvastoin pyrkiä kehittämään ja lisäämään. 12 miljoonan euron säästö tuntuu kaiken lisäksi todella pieneltä suhteutettuna maakunnille ja niissä asuville ihmisille aiheutettuun haittaan.

Ministeri Berner, olette luvannut, että lakkautettaville väleille on tulossa korvaavaa, markkinaehtoista liikennettä. Täytyy kuitenkin muistaa, että kyse on rataosuuksista, joiden kannattavuus on heikkoa. Mistä löytyy näitä yksityisiä toimijoita, joilla on riittävää tulevaisuudenuskkoa korvaavan liikenteen edellyttämiin investointeihin? Tuntuu hyvin epätodennäköiseltä, että tämä tulisi onnistumaan varsinkaan heti maaliskuussa, jolloin henkilöliikenne lakkaa näillä tietyillä rataosuuksilla. Esimerkiksi Y-junan tapauksessa junaliikenne ei edes ole korvattavissa bussiliikenteellä siten, että matka-ajat säilyisivät kohtalaisina. Näin hallitus edistää ainoastaan yksityisautoilua.

Hallituksen suurempana tavoitteena on, että julkinen puoli vastaisi vain sellaisesta liikenteestä, joka ei synny markkinaehtoisesti. Julkiselle sektorille jäisi vain maksajan rooli kannattamattomalle liikenteelle. Hallitus siis haluaa, että yksityiset yritykset huolehtivat voittoa tuottavista palveluista ja tappiollisesta liikenteestä vastaisivat veronmaksajat.

Hallitus on osoittanut kykynsä perua huonoja päätöksiä. Aikaisemmin on jo peruttu muun muassa pakkolakeja ja harmaan talouden torjunnan heikennyksiä ja viimeisimpänä uutisena myös eläkkeensaajien asumistuen lakkautus vedettiin takaisin. Tässä olisi hallitukselle jälleen hyvä tilaisuus muuttaa linjaansa kansalaisten kannalta parempaan ja oikeudenmukaisempaan suuntaan, semminkin kun myös monet hallituspuolueiden kansanedustajista ja Keskustanuoret ovat tyrmistyneet näistä suunnitelmista.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**19.12 Hannakaisa Heikkinen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Pohjois-Savon maaseudulla asuvana tiedän, että maaseudulla ei joukkoliikennettä enää kunnolla ole ollut pitkään pitkään aikaan. Junat ja bussit kulkevat usein puolityhjinä. Jokaisessa maakunnassa teillä ja raiteilla ajetut joukkoliikennekilometrit vähenevät joka vuosi, eikä ihme. Esimerkiksi VR on hinnoitellut itsensä ulos kilpailusta. Ei kannata mennä junalla, jos autoilu on paljon halvempaa. Poikittaisliikenne junalla ei toimi. Esimerkiksi Joensuu—Vaasa-väli on junalla kahdeksan tuntia, autolla kuusi tuntia. Junat eivät myöskään kulje työmatka-aikoina kunnolla, jolloinka sitä kysyntää ehkä olisi paremmin. Samaan matkaan useita liikenne-  
muotoja hyödyntäviä palveluita ei juurikaan ole tarjolla. Kukin liikennemuoto kehittää itseään erillään. Hyvänä huonona esimerkkinä on, etteivät junien ja bussien aikataulut pelaa yhteen, kuten edustaja Rossi hetki sitten puheenvuorossaan selkeästi kuvasi.

Arvoisa puhemies! Näivettyminen ei valtion ja kuntien rahoituksella oikene. Tarvitaan perinpohjainen uudistus, jolla tarpeettomat joukkoliikenteen harjoittamisen esteet puretaan. Terve ja reilu kilpailu kirittää kaikkia toimijoita parempaan palveluun ja edullisempiin hintoihin. Kuten täällä salissa on jo todettu, valtion on kuitenkin turvattava palvelut, jos niitä ei markkinaehtoisesti synny.

Arvoisa rouva puhemies! VR selvittää Pohjois-Karjalan ja Kainuun maakuntaliittojen pyynnöstä, kannattaisiko Joensuu—Vuokatti-väli avata henkilöliikenteelle. Nythän Joensuu—Nurmes-väli on lakkautusuhan alla. Voi olla, että kannattavuus voisi parantua, jos Nurmes ei olisikaan umpikujan perällä vaan matka voisi jatkua pohjoiseen Kainuun matkailun helmeen Vuokattiin saakka.

Arvoisa rouva puhemies! Valtion budjetista maksetaan joukkoliikennerahaa vajaat 100 miljoonaa euroa. Samaan aikaan julkisesti tuetut henkilökuljetukset ovat suuri ja kasvava menoerä eli tuota 100:aa miljoonaa euroa huomattavasti suurempi summa kuluu tuettuihin henkilökuljetuksiin, mistä kukaan ei tunnu olevaan kovinkaan huolestunut. Nimittäin kysessä on tämä taksiralli, jota kunnat ja Kela maksavat vuosittain. Kelan osuus tuosta summasta on noin 175 miljoonaa euroa, tai tuo summa oli juuri viime vuonna. Nämä kustannukset ovat kasvaneet koko ajan. Meillä maakunnissa kunnan ja Kelan maksamat taksit ajelevat peräkkäin. Matkojen yhdistely, tilausten keskittäminen ja digitalisaatio toisivat säästöjä ja ovat jo jonkin verran tuoneet, viime vuonna 10 miljoonaa euroa. Tuosta kyytien yhdistämisestä on siis jo kokemusta. Kelan arvion mukaan tänä vuonna säästöjä saadaan 24 miljoonaa euroa, vaikkei vielä edes ole yhdistetty kunnan ja Kelan kyytejä. Terve järki toisi miljoonasäästöjä potilaskuljetuksiin.

Yksittäistenkin ihmisten, jotka eivät välttämättä ole edes suoraan liikenteen kanssa tekemisissä, hyvällä idealla saattaa saada aikaan miljoonasäästöjä, tästä esimerkkinä kotkalainen hoitaja, joka yhdisti dialyysipotilaiden hoitoajat asuinpaikan mukaan. Tuolloin kyytiin saatiin samalta suunnalta ihmiset ja saatiin tosiaan miljoonaluokan säästöt. Ylipäänsä ihmisten lääkärireissuun tulisi yhdistää muu asioiden hoito, kauppa ja harrastukset. Tulevaisuudessa samaan kyytiin tulisi myös saada sekä itse matkansa maksavia että sitten yhteiskunnan matkakorvauksia saavia asiakkaita.

Arvoisa rouva puhemies! Ministeri Bernerin käynnistämän joukkoliikenteen kokonaisuudistuksen onnistuminen on kohtalonkysymys pitkien välimatkojen päässä asuville suomalaisille. Siksi on välttämätöntä tarkastella kaikkia julkisia rahavirtoja, jotka kohdennetaan ihmisten liikkumismahdollisuuksien tukemiseen.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

19.17 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä välikysymyskeskustelu on ollut hyvin hämmäntävää seurattavaa. Kysymyksen aihe liikennepolitiikan tavoitteiden vaikutuksista on varmasti ajankohtainen tämän hallituksen aikana, mutta olisi se ollut aikaisempienkin hallitusten aikana ja vaalikausien aikana vieläkin polttavampi keskustelun aihe. No, hyvä kuitenkin, että nyt se käydään.

Pääministeri Sipilän hallitus on tarttunut härkää sarvista, ja 600 miljoonan euron lisäysten ja ratojen kunnan parantamiseen, hoitovelan hoitoon, on merkittävä avaus. Oppositio huutaa täällä kurkku suorana, että kaikki on tehty väärin. No, olisi oppositio edes tämän tehnyt omana aikanaan, mutta eipä sitä tainnut tulla — odottaa toki sai moni, mutta koskaan sitä ei tullut. Olisikohan se malan löytäminen omasta silmästä joskus parempi kuin tikun kaverin silmästä?

Hoitovaje yhteensä on noin 2,5 miljardia euroa. Se on valtava summa, mutta se ensimmäinenkin miljoona on käytettävä ja ensimmäinenkin tie- ja ratakilometri on korjattava. Tekemätöntä työtä on paljon. Syyllisten etsintä tässä tilanteessa tai kaverin haukkuminen vieressä ei yhtään auta tilannetta paremmaksi. Kysymys on uskottavuudesta, tehdäänkö vai jäämmekö ihmettelemään.

Suomen tieverkko on merkittävä, olemme pitkien välimatkojen maa. Meillä on noin 52 000 kilometriä päällystettyä tietä, 6 000 kilometriä rataverkkoa, ja se tieosa, josta vähemmän puhutaan, on nämä yksityiset tiet: niitä on yli 300 000 kilometriä. Ja tämän 300 000 kilometrin takana ovat sitten kaikki Suomen metsävarat, maatalous, hyvin hyvin moni kesämökki, hyvin monta suomalaista omakotitaloa, monta monta asukasta. Näiden teiden kunto on nimenomaan se pullonkaula, jos haluamme biotaloutta nostaa uuteen kuokistukseen, niin kuin hallituksen ohjelmassa tarkasti lukee. Tähän on meidän löydettävä ratkaisu, jotta saamme nimenomaan tämän alemman tieverkon kuntoon. Se on ollut vuosia ja vuosia meillä hoitamatta tai erittäin huonolla hoidolla, ja jälki näkyy nyt.

Suomi nimittäin seisoo, arvoisa rouva puhemies, edelleen puujaloillaan. Tavoite on hakata suomalaisista metsistä noin 15 miljoonaa mottia lisää puuta lähivuosina, ja maksimaalinen tavoite, 85 miljoonaa mottia vuodessa, on ihan realismia. Jokainen motti, joka tien varteen tulee, on arvokas Suomen kansantalouden nousussa parempaa huomista kohti. On syytä muistaa, että joka ainoa motti, joka suomalaisesta metsästä hakataan, lähtee aina ensimmäisenä kumipyörälle eli alemmalle tieverkolle, ja tämän alemman tieverkon varrella on todella huonokuntoisia teitä. On kyseessä monen ihmisen omalle talolle menevä tie, jota pitkin myös rekka kulkee puukuormassa. Siellä on monta kesämökkitietä, siellä on ihan puhtaasti metsäautoteitä, mutta kaikki nämä tiet on kuitenkin korjattava, muuten puu ei kulje.

Tiestö vaatii nimenomaan kohennusta tänä aikana erikoisesti sen takia, kun meillä on se kunnan pitkä talvi käytännössä hyvin monelta paikkakunnalta jo hävinnyt. Talven pituus on olennaisesti lyhentynyt viime vuosina, ja tierungot ovat joutuneet todella kovalle rasitukselle, samoin sillat. Näihin tarvitaan heti parannusta. Ja on syytä muistaa sekin, että kun korjaamme teitä, niin meillä on kalustossakin tapahtunut valtavia muutoksia. Yhä suurempia rekkoja kulkee teilläämme, ja on murheellista huomata se, että suurten rekkojen paine aiheuttaa teille jatkuvia vahinkoja, ja on murheellista huomata, että juuri uuteen asfalttitiiehen, uuteen pinnoitettuun tiehen, joka on saatu esimerkiksi tänä keväänä tehtyä, on jo yhden kesän jälkeen selvästi syntynyt raskaiden kuljetusten takia painumia. Tämän takia, arvoisa rouva puhemies, on tärkeää, että tämä kansa löytää yhteisymmärryksen siitä, että

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

junarataverkko pannaan kuntoon ja mahdollisimman paljon siirretään raskaita kuljetuksia rautapyörille. Se on meidän yhteinen kansallinen tavoitteemme.

Samoin lentoliikenne pitää saada edelleen toimimaan koko maassa, ja nimenomaan yrittöiminnan takia Suomessa on tuolla maakunnissa monta sellaista yritystä, jotka tarvitsevat kansainväliset yhteydet, ja ne eivät toimi ilman lentoyhteyksiä. Ohjataan enempi charter-lentoja näille pienemmille kentille — se on kansalaisten kannalta halpa keino viettää lomaa, ja ennen kaikkea saadaan myös maakuntakentille toimintaa — ja lentovuorot semmoisiksi, että niillä pystyy myös operoimaan näissä kaupunkikeskuksissa, kuten kaukainen pääkaupunkimme Helsinki.

Lopuksi, arvoisa puhemies, toivon, että ministeri Anne Berner omalla aktiivisuudellaan ja suurella tehollaan ottaa tämän Joensuu—Lieksa—Nurmes-välin ja sieltä Vuokattiin menevän rataosuuden tarkkaan tarkasteluun, että saamme siihen aidon tutkimuksen, että siitä saataisiin raideliikenne jatkumaan, koska se on meidän maakuntamme ainoa liikenneyhteys tällä hetkellä pohjoiseen junateitse. Sama koskee (Puhemies koputtaa) Varkaus—Pieksämäki-suuntaa.

Ja lopuksi vielä Ilomantsin radasta. Kuten Merja Mäkisalo-Ropponen omassa puheenvuorossaan totesi, totta kai se Ilomantsin rata pitää laittaa kuntoon, se on niin sanottu vähäliikenteinen puurata, josta on vain noin vajaa puolet korjattu. Kysymyksessä on sen lupauksen (Puhemies koputtaa) lunastaminen, mikä aikanaan annettiin.

**19.23 Ilkka Kantola sd:** Arvoisa puhemies! Laajassa maassamme raideliikenne on aikanaan muodostanut kaiken kehityksen perustan yhdistäessään kaukana olevat seudut ja resurssit kaupallisiin keskuksiin, kaupunkeihin ja vientisatamiin. Suomen lihaksiin alkoi virrata verta aivan uudella voimalla, kun rataverkko saatiin aikanaan syntymään. Rataverkko on luonteensa mukaisesti edustanut pysyvää logistista yhteyttä. Sen varaan on kehitetty teollisuutta, elinkeinoelämää ja myös asutusta. Eri liikennemuodot raiteilla ovat tukeneet toisiaan. Missä radan kunnosta ja kapasiteetista on huolehdittu, siellä myös teollisuuden investoinnit ja asuntorakentaminen ovat tuoneet elinvoimaa paikkakunnalle. Omistajan välinpitämättömyys radan kunnosta ja yhteyksien laadusta on puolestaan näkynyt teollisuuden hiipumisena ja alan työntekijöiden hätähuutoina.

Suomen kaltaisessa maassa maamme laaja alue muodostaa keskeisen haasteen kilpailukyvyillemme. Laajat erämaa-alueet, koskematon luonto ja hajanainen asutus ovat toki maamme erityispiirteitä. Ne ovat ehkä eksotiikkaakin, jolla voi olla suurikin merkitys matkailun kannalta, mutta teollisuuden ja elinkeinoelämän kustannusten näkökulmasta pitkät etäisyydet ovat ylimääräinen lisärasite. Kansalaisten yhdenvertaisuuden toteuttamiselle maamme pitkät etäisyydet asettavat oman ison haasteensa. Kun väestömäärä Suomessa on pieni ja keskittyy lähinnä eteläiseen Suomeen, vaaditaan liikennepolitiikalta erityistoimia, jotta joukkoliikenne voisi liikennemuotona palvella kaikkia kansalaisia asuinpaikasta riippumatta.

Vähän yllätyksellisesti Sipilän hallituksen liikennepolitiikka näyttää keskittämispolitiikalta. Suunnitelmat julkisesti tuetun henkilöliikenteen vaihtamisesta markkinaehtoiseen merkitsevät kulkuyhteyksien heikentymistä laajalla maaseudulla Suomessa, ellei jotain pontevaa tehdä tilalle. Markkinaehtoisesti toimiva yksityinen liikenne on mahdollinen vain siellä, missä se on taloudellisesti kannattavaa. On vaikea uskoa, miten liikennöinti voisi pidemmän päälle olla taloudellisesti kannattavaa alueilla, joilla matkustajamäärät jäävät pie-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

niksi. Liikenneyhteyksien heikkeneminen puolestaan on omiaan ajamaan ihmisiä keskuksiin.

No, yksinkertaisin ja halvin ratkaisu olisi politiikkatoimin vauhdittaa väestön keskittymistä Etelä-Suomeen, pääkaupunkiseudulle ja muutamiin muihin keskuksiin Suomessa. Vahvasti toteutettu keskittämispolitiikka toisi ihmiset lähemmäksi toisiaan ja lähemmäksi työpaikkoja. Tämä toisi joukkoliikenteelle aivan uusia mahdollisuuksia. Kapasiteettia voisi lisätä. Toiminta alkaisi kaupallisesti olla kannattavaa, kun matkustajia riittäisi. Julkista tukea voitaisiin vähentää. No, tällainen joukkoliikenteen kannalta sujuva mutta keskitetty Suomi olisi tietysti toisenlainen kuin tämä Suomi, jossa nyt asumme ja jossa verrattain kattavaa joukkoliikennettä pidetään yllä muutamien erityisin omistusjärjestelyin ja julkisinkin varoin. Ei kai keskustajohtoinen hallitus halua tätä Suomea muuttaa keskitetyksi Suomeksi, niin että annetaan vastuu joukkoliikenteestä nykyistä laajemmin markkinaehtoisille toimijoille ja vaarannetaan se haja-asutusseutujen liikenne, eikä hylätä tasa-arvon ihannetta joukkoliikenteessä sen varjolla, että markkinaehtoisien kilpailun uskotaan joillakin aloilla tuottavan tehokkuushyötyjä?

Liikennepolitiikkaa ei voi tehdä osaoptimoitien kautta — siitä on käytetty paljon hyviä puheenvuoroja tänään ja tätä on pohdittu ja tätä puolta jaettu tänään. Kustannustehokkaan ja kansalaisten tasa-arvoa edistävän liikennepolitiikan tulee perustua jatkossakin laajaan vastuuseen. Muun muassa kaupunkiseuduille järjestetty joukkoliikenne toteuttaa hyvin pitkälle tätä laajan vastuun mallia. Sen, joka saa hoitaakseen kannattavat linjat, on otettava vastuulleen myös niiden palvelujen hoitaminen, jotka ovat taloudellisesti tappiollisia. Ei voi olla oikein, että yksityinen yritys niin sanotusti kuorii kermat päältä — anteeksi tämä kliseinen ilmaus — ja veronmaksajat joutuvat yksin osallistumaan taloudellisesti tappiollisten yhteyksien kustannuksiin.

Arvoisa puhemies! Ilmastonmuutoksen uhkan vakavuus velvoittaa meitä kaikkiin toimiin, joilla liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä voidaan vähentää. Joukkoliikenteen kehittäminen on tässä avainasemassa. Hallituksen holtiton rahankäyttö autoveron alentamiseen on merkitykseltään vähäinen tämän tavoitteen kannalta. Ne rahat tulisivatkin käyttää joukkoliikenteen edistämiseen.

**19.27 Timo V. Korhonen kesk:** Arvoisa puhemies! Ensinnäkin erinomaista huomata, että ministeri jaksaa välikysymyskeskustelua kuunnella yhä edelleen.

Tämä välikysymys koskee siis joukkoliikennettä, joka itse asiassa on ollut tietynlaisessa näivettymiskiarteessä vuosia. On aivan välttämätöntä, että tämä kierre saadaan mahdollisimman pikaisesti katkaistua. Itse allekirjoitan kyllä sen ministerin näkemyksen, että tähän joukkoliikenteeseen kaiken kaikkiaan tarvitaan mittavia uudistuksia, epäilemättä markkinaehtoisuutta, on poistettava esteitä teiltä ja raiteilta, ja tarvitaan paljon entistä parempaa ja nykyistä parempaa rataverkkoa.

Pakko tässä yhteydessä on myös kyllä sanoa se, totta kai kaikella ystävyydellä, että tämän päivän oppositio näyttää muistavan kovin huonosti, millaista liikennepolitiikkaa kaiken kaikkiaan viime kaudella Suomessa tehtiin. Tänä päivänä tässä salissa on puhuttu keskittämisestä, keskittävästä liikennepolitiikasta, ja minä kyllä rohkenen väittää, että se viime kauden liikennepolitiikka monelta osin oli huomattavasti keskittävämpää kuin mitä tänä päivänä nykyisen hallituksen liikennepolitiikassa puhutaan.

Jos mennään julkisen liikenteen lainsäädäntötaustaa riittävän kauas taaksepäin, niin haasteet oikeastaan alkoivat tämän vuosikymmenen alussa, kun joukkoliikennelaki ja

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

EU:n palvelusopimusasetus astuivat voimaan. Tällöin vanhan henkilöliikennelain mukaiset linjaliikenneluvat muutettiin niin sanotuiksi siirtymäajan liikennöintisopimuksiksi. Siirtymäajan päätyttyä liikenne piti kilpailuttaa hankinta- ja joukkoliikennelainsäädännön mukaisesti, jos liikennepalveluihin oli tarkoitus käyttää julkista tukea. Tässä yhteydessä hän käytännössä kävi niin, että kun reittilupaliikenteelle ei voi enää kohdistaa lipputukea, esimerkiksi meillä Kainuussa Kajaaniin suuntautuvassa liikenteessä yritysten halukkuus hakea reittiliikenteen lupia laski ja siinä samalla tietysti myös kainuulaisten joukkoliikenteen palvelut heikentyivät. Kun samaan aikaan — siis edellisen hallituksen toimesta — joukkoliikenteen rahoitusta vähennettiin, niin osto- ja markkinaehtoinen liikenne on vähentynyt Kainuussa vuodesta 2012 kymmeniä vuoroja, ja se on väestömäärältään pienessä mutta etäisyyksiltään erittäin suuressa maakunnassa todella paljon. Me olemme Kainuussa siis joutuneet pakon edessä tottumaan jo viime vaalikaudella siihen, että liikennevuoroja yksi kerrallaan valitettavasti vähennetään. Tähän on pakko saada muutos.

Liikennepolitiikka on niin tärkeä osa elinkeinopolitiikkaa ja aluekehitystä sekä ennen muuta kansalaisten ja alueitten keskinäistä tasa-arvoa, että on välttämätöntä puhua sen yhteydessä myös politiikan periaatteista. Valtion ja kuntien varojen ehtyessä on vaikea luvata uutta jakovaraa, mikä on tässä talouden tilanteessa hyväksyttävä reunaehdoksi kaikelle pohdiskelulle. Joukkoliikenteen osalta ja siis erityisesti — sanon toistamiseen — edellisen hallituksen jäljiltä olemme vähä vähältä ajautumassa tilanteeseen, jossa joukkoliikenne on vaarassa rajautua isojen kaupunkien etuoikeudeksi. Harvaan asuttujen seutujen oikeudesta joukkoliikenteeseen on ehdottomasti kuitenkin pidettävä kiinni. Niille seuduille se on suoranainen elinehto.

Julkisen talouden tiukasta tilanteesta johtuen en näe — sanon vieläkin sen — muuta vaihtoehtoa kuin uudistaa radikaalistikin joukkoliikenteen toimintaympäristöä. Tähän meidät pakottaa myös se tosiasia, että liikenteen ostohinnat ovat kasvaneet samalla, kun julkisen talouden jakovara on kaventunut. Tavalla tai toisella samasta määrästä julkisia varoja on saatava enemmän irti.

Suomessa tarvitaankin joukkoliikenteen osalta ryhdin nosto ja kunnollinen periaatekeskustelu, ja on muistettava, että joukkoliikenne vaatii tulevaisuudessakin julkisia varoja. Se on myös strategisesti tärkeä toimiala, minkä vuoksi muun muassa VR on vastakin valtion-yhtiö. Kun julkista valtaa käytetään rahan tai omistajaohjauksen muodossa, pitää tietysti aina varmistaa, että missään olosuhteissa yksikään seutu ei jää ilman toimivia julkisia yhteyksiä. Joukkoliikenteen turvaaminen ja kokonaisvaltainen toimiminen ympäri koko maan on periaate, josta ei voi joustaa. Joukkoliikenne on myös tasa-arvoa, joka kuuluu meille kaikille — siksi koko maan saavutettavuudesta on huolehdittava. (Puhemies koputtaa) — Arvoisa puhemies! Haluan vielä varata sitten toisen puheenvuoron, missä käsitellään erityisesti VR:ää.

**19.33 Satu Taavitsainen sd:** Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri Berner, joka olet päättänyt lakkauttaa junavuoroja, tulen Itä-Suomesta, ja junavuorojen vähentäminen heikentää olennaisesti meidän maakuntien saavutettavuutta vaikeuttamalla työ- ja asiointimatkoja. Heikennykset aiheuttavat paikallisille ja vapaa-ajan asukkaille ja yrityksille merkittävästi inhimillisiä ja taloudellisia ongelmia koko Itä-Suomessa. Lakkaukset koskettavat Etelä-Savoa, Pohjois-Savoa, Pohjois-Karjalaa, Kymenlaaksoa ja Etelä-Karjalaa. Kokonaisten junareittien lakkautus maakunnista ja kasvukeskusten välisen junaliikenteen vuorojen harventaminen ovat aluepolitiikan alasajoa.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Hallitus omin päätöksin luo kasvavia alue-eroja ja lisää alueiden välistä epäoikeudenmukaisuutta. Ministerin lupaukset junayhteyksien korvaamisesta kannattavilla linja-autoyhteyksillä eivät ole vakuuttaneet. Maanteitse ei joukkoliikennettä saada pelaamaan Itä-Suomen maakuntien tarpeiden mukaisesti, eivätkä ihmiset pidä linja-automatkustamisesta niin paljon kuin junista. Kunnilla ei ole siihen riittävästi rahaa, hartiat eivät ole riittävän leveät, eikä markkinaehtoisuus toteudu harvaan mutta kauttaaltaan asutuilla alueillamme.

Me eteläsavolaiset olemme jo ennestään kärsineet siitä, että junat kulkevat yhä enemmän pysähtymättä asemiemme ohi. Jatkossa esimerkiksi osan itäsuomalaisista opiskelijoista liikkuminen kotiseuduilleen käy lähes mahdottomaksi junavuorojen lakkauttamisen jälkeen. Valmis, hyvä ja ilmastoystävällinen junaliikenne tehdään osalle suomalaisista saatuttamattomaksi valtion toimesta. Kaikki maakunnalliset, alueelliset ja paikalliset tahot vastustavat tätä kehitystä. Heikennyksillä on negatiivinen vaikutus työmatka-, opiskelija-, asiointi- ja matkailuliikenteeseen. Aikooko hallitus liikennepolitiikallaan purkaa maakuntien elinvoimaa ja kehittämistä? Onko keskusta hylännyt aluepolitiikan?

Minulle aluepolitiikka on tasa-arvoisen elämän luomista maan eri osissa asuville. Paras ta aluepolitiikkaa on pitää liikenneyhteydet kunnossa, huolehtia koulutuspaikoista ja osaan työvoiman saatavuudesta ja siitä, että kansalaisten peruspalvelut ovat saatavilla kaikille joka puolilla maata. Itäisen Suomen elämisen ja kehittämisen mahdollisuudet on säilytettävä oikeudenmukaisina ja tasavertaisina pääkaupunkiseutuun verrattuna. Noin 15 miljoonan leikkaus VR:n ostoliikenteeseen voitaisiin aivan hyvin perua ja ottaa raha esimerkiksi pienentämällä 200 miljoonan euron autoveron alennusta.

Hallitus on myös aikeissa heikentää taksien toimintaa maakunnissa. Linja-autoille ollaan antamassa mahdollisuus toimia takseina ja taksiliikennöintiä ollaan vapauttamassa sääntelystä. Tästä on kokemuksia Ruotsista, jossa asiakas astuessaan taksiin ei tiedä, paljonko matka maksaa ja onko kyyti turvallinen. Hallituksen linjaus uhkaa erityisesti pienempien kaupunkien ja kuntien taksiliikennöintiä, koska taksit joutuisivat hakeutumaan asiakaspulan vuoksi isommille paikkakunnille. Suomalainen säännelty taksijärjestelmä on edullinen, luotettava, palveleva, laadukas ja saatavissa aina ja kaikkialla. Miksi ihmeessä markkinauskovaisen nykyhallituksen pitää se tuhota?

**19.38 Katri Kulmuni kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri, hienoa, että jaksatte istua täällä iltaa kanssamme.

On ollut kyllä mielenkiintoista ja itse asiassa ihan rohkaisevaakin kuulla, miten oppositiostakin on nyt tullut tämmöinen aluepolitiikan suuri kannattaja. Toivon, että linja pitää myös sitten tulevaisuudessa, nimittäin ne historian teot eivät aina ole olleet kovin vakuuttavia. Jos miettii vaikkapa koulutusleikkauksien kohdentamista pohjoiseen viime vaalikaudella, niin kyllähän ne olivat kolme kertaa suuremmat kuin muualle maahan, niin että ei sekään aivan reilua aluepolitiikkaa kyllä ollut. Mutta en kiistä, etteivätkö nämäkin kysymykset, joiden äärellä nyt olemme, olisi erittäin vaikeita ja alueellisesti ennen kaikkea. Ovathan ne harmillisia ja valitettavia. Niin on moni muukin asia aikana, jolloin me elämme yli varojen ja joudumme säästämään kaikesta. Kun kaikesta säästetään, niin se kyllä tulee iholle ihan jokaiselle.

Mutta on olemassa myös hyviä esimerkkejä siitä, miten nykyhallitus myös tukee liikennepolitiikan kehittämistä, ja vaikkapa aika raskaan välikysymyskeskustelun jälkeen haluan kuitenkin nostaa esille esimerkiksi digitalisaation hankkeita ja tuoda myös kiitoksena sen, miten valtiovalta on tukenut vaikkapa Aurora-hanketta, joka on siis Tunturi-Lappiin

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

sijoittuva uusi digitalisaation hanke. Nimittäin yksi Pohjois-Suomen kasvavista tukijaloista on se, että monet kansainväliset suuret automerkit, Porsche, Ferrari, Bemari, tekevät talvitestauksiaan pohjoisessa ja uuden digitalisaation kautta me voimme kytkeä tähän liiketoimintaan myös kansallisesti ja kansainvälisesti suuria mahdollisuuksia siitä, miten liikenteen älykästä automatisaatiota tai liikenneinfrastruktuuria digitaalisesti voidaan kehittää tai miten väyläomaisuutta hallita tai miten järjestetään sitten liikennepalveluita kustannustehokkaasti. Tämä on kyllä ollut iso asia, koska siihen liittyy myös ihan perinteistä infrastruktuurin parantamista, nimittäin valtatie 21 on saamassa korjausavustusta, ja kiitokset kyllä siitä. Kyllä on nyt myös alueellisesti valonpilkahduksiakin mutta toki myös vaikeita asioita. Toivon kuitenkin, että tästä 600 miljoonan euron korjausvelkapotista tulisi myös sitten rautateille jossain vaiheessa siihen, että pystyisimme sitä olemassa olevaa verkkoa sähköistämään.

No, tietenkin loppukädessä valtion tehtävä on huolehtia perusinfrastruktura, ja se tarkoittaa teiden, rautateiden ja lentokenttien ylläpitoa ja myös kansainvälisten yhteyksien kehittämistä, ja toivon, että tämä näkyy myös tulevassa TEN-T-verkkohaussa. Tietenkin teollisuudelle elintärkeiden hankkeiden esiin nostaminen on aina tärkeää, ja jaksan uskoa ja toivoa, että jossain vaiheessa myös tuo Nelostien osuus Simosta Iihin saisi mahdollisuuden perusparannukseen. Nimittäin se on yksi Suomen vaarallisimmista tieosuksista ja reilusti yli keskiarvon siinä, kuinka vaarallinen tienpätkä se on, ja kuitenkin alueelta lähtee 10 prosenttia Suomen nettoviennistä, joten varmasti sellaisten hankkeiden eteenpäinvieminen on meille myös kansantaloudellisesti tärkeää.

Lopuksi haluan kuitenkin vielä muistuttaa siitä huolesta, mikä ihmisillä on ennen kaikkea vähäväkisillä alueilla, että nyt kun lähdetään avaamaan kehittämisen hengessä kilpailulle tiettyjä osuuksia, valtio pitää kiinni siitä viimekätisestä tehtävästä, että jokainen alue ja jokainen seutukunta pysyy matkassa ja haetaan niitä erilaisia sovellutuksia, mitkä sopivat pääkaupunkiseudulle tai mikä sopii sitten Varsinais-Suomeen tai Pohjois-Pohjanmaalle tai Kainuuseen, koska alueet ovat hyvin erilaisia.

Sitten tietenkin vielä lentokenttien puolesta on muutama sana pakko sanoa. Olen seurannut huolestuneena sitä keskustelua, minkä Finnair on nyt aloittanut, että he käyvät alueiden kanssa neuvotteluja siitä, mikä seutukunta maksaa eniten vaakakupissa, että kenties sitten verkostoa supistettaisiin. Minusta olisi ryhdikäs teko valtiolta pitää huoli myös lentokenttäverkostosta tulevaisuudessakin ja etenkin, kun hallitusohjelmassa on kirjaus siitä, ettei kunnille saisi tulla lisävelvoitteita. Ajan henki on tietenkin vaikea, mutta uskon, että kekseliäisyydellä ja asioita monipuolisesti ajattelemalla ja valmistelemalla pääsemme kyllä varmasti myös erittäin hyviinkin tuloksiin ja lopetamme näivettämisen kierteen. — Kiitoksia.

**19.43 Satu Taavitsainen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tähän, mitä edustaja Kulmuni sanoi tästä aluepolitiikasta ja siitä, että on hyvin hämmästynyt nyt: Toivoisin kuitenkin, että perehtyisitte historiaan, minkä puolueiden yhteistyöllä Suomessa on kehitetty maakuntia, eli kyllä se on tehty keskustan ja sosialidemokraattien hyvällä yhteistyöllä, ja toivottavasti tämä myöskin jatkossa tapahtuisi. Meillä on monissa maakunnissa erittäin hyvä yhteistyö. Toivottavasti sitä löytyisi myös täältä.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**19.44 Sinuhe Wallinheimo kok:** Arvoisa rouva puhemies! Opposition välikysymyksen suurin anti on se, että se mahdollistaa vihdoinkin kunnan keskustelun suomalaisen liikennepolitiikan tulevaisuudesta. Siitä kiitos siis välikysymyksen tekijöille.

Vähemmän kiitettävää on sen sijaan itse välikysymysteksti. Siinä kyllä nostetaan esille monia tärkeitä nykyisen ja tulevan liikennepolitiikan muutosvoimia, kuten vaikkapa digitalisaatio, mutta niistä tehty analyysi, puhumattakaan suositelluista politiikkatoimista, on lyhytnäköinen.

Sen sijaan, että oppositio antaisi tukensa hallitukselle uudistaa rohkeasti myös suomalaista liikennepolitiikkaa muuttuneeseen maailmaan sopivammaksi, oppositio katsoo tiukasti peruutuspeiliin. Vaikuttaa siltä, että jokainen liikennepolitiikan muutos on uhka. Esimerkiksi paljon puhutun rautatieliikenteen henkilöstökuljetusten osalta oppositio uskoo, että suomalaisten kokonaisedun kannalta olisi parempi, että Suomi odottaisi vuosia ja taas vuosia kansallisten markkinoidemme avaamista kilpailulle. Ikään kuin Suomi voisi kaikessa rauhassa seurata sivusta muiden maiden ponnisteluja ja tulla vasta sitten entistä kovemille markkinoille ja menestyä.

Arvoisa puhemies! Itse olen tästä opposition kanssa täysin eri mieltä. Suomen tilannetta me emme odottelemalla paranna. Itse asiassa se on kaikkein huonoin vaihtoehto. Uudistuminen on ainoa tie taata julkisen liikenteen riittävyys kaikille suomalaisille. Tällä hetkellä suomalainen liikennepolitiikka on pahasti aikaansa jäljessä. Tämän takamatkan kiinni ottaminen edellyttää meiltä nyt rivakoita ja isoja päätöksiä. Isoin ongelma meillä suhteessa muihin maihin on se, että meidän liikennejärjestelmä on tällä hetkellä yksi tiukimmin säännellyistä toimialoista ja tehottomimmista järjestelmistä. Liikennesektorin vuotuiset markkinat Suomessa ovat reilut 30 miljardia euroa, mutta kovin paljon taloudellista lisäarvoa, puhumattakaan uusia vientituotteita luovista innovaatioista, ei sen parista ole viime vuosina saatu.

Hallituksen mielestä tähän ei pidä tyytyä. Myös liikenteelle pitää luoda edellytykset kasvaa ja kehittyä. Globaalisti liikenteeseen liittyvä liiketoiminta kasvaa huimaa vauhtia. Kyseessä on tuhansien miljardien eurojen kokonaismarkkinat, joihin Suomenkin on päästävä kiinni. Vastaus tähän isoon haasteeseen on hallituksen liikennekaarihanke, jossa liikenteen palvelukokonaisuuksia yhtenäistetään ja markkinoita koskevaa sääntelyä puretaan. Pienten viilausten sijasta nyt tarvitaan isoa remonttia, jolla suomalaisten asiakkaiden asema turvataan.

Liikennekaaren ohella digitalisaation ja uuden teknologian tarjoamat mahdollisuudet tulee käyttää maksimaalisesti hyväksi. Suomen on mahdollista nousta nykyisen laajan mobiiliosaamisen kautta digimurroksen suunnannäyttäjäksi. Määrätietoiset ja teknologia-myönteiset askeleet tässä takaavat paremmat liikennepalvelut tulevaisuuden suomalaisille.

Myös osana liikennepolitiikan isoa murrosta on syytä miettiä keinoja uudistaa erityisesti isojen liikennehankkeiden rahoitusta. Uusien mallien kokeiluun me tarvitsemme nyt rohkeutta, jotta entistä rajallisempaa julkista rahoitusta voidaan irrottaa vaikkapa mittavan korjausvelan pienentämiseen. Toki siihenkin tämä hallitus osoittaa tällä vaalikaudella 600 miljoonaa euroa.

Arvoisa puhemies! Lopuksi keskisuomalaisena kansanedustajana haluan kiittää ministeri Berneriä ja hänen ministeriötään Keski-Suomelle annetuista lupauksista. Kuten ministeri totesi, Tampereen ja Keuruun välinen yhteys, kuten myös Jyväskylä—Haapamäki—Seinäjoki-yhteys, on jatkossakin turvattu. Siis yhteydet Keski-Suomesta eteenpäin toimivat, ja palvelutaso näyttää paikka paikoin jopa paranevan näillä seuduilla.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

Näillä sanoilla annan tukeni hallitukselle tässä kysymyksessä.

**19.49 Joakim Strand r:** Arvoisa rouva puhemies! On aina välillä hyvä eri debatteja käydessä hieman pysähtyä ja miettiä, miksi erilaisia säästöihin tähtääviä uudistuksia ilmeisesti jatkuvasti nyt tarvitaan. Syy on kaikessa yksinkertaisuudessaan siinä, että vienti ei vedä. Olen iloinen siitä, että hallitus ohjelmassaan toteaa tämän hyvin selkeästi, ja toivon vilpittömästi, että me kaikki ymmärrämme erityisesti korkean teollisen jalostusarvon sekä kasvaville markkinoille suuntautuvan viennin merkityksen ja potentiaalın maamme hyvinvoinnin rakentamisessa.

Jag hoppas innerligt att vi alla förstår vilken enorm betydelse, i synnerhet export med högt industriellt förädlingsvärde har för finansieringen av vårt välfärdssamhälle.

Meidän on Suomessa viimein opittava, että kaikella poliittisella päätöksenteolla on suora yhteys elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin ja siten uusien resurssien ja työpaikkojen luomiseen. Meidän on lopetettava niin liikenteen, terveydenhuollon, koulutuksen kuin muidenkin yhteiskunnallisten asioiden käsittely jonkinlaisessa vanhanaikaisessa tyhjiössä. Hallitus toteaa ohjelmassaan aivan oikein, että vienti ei nimenomaan vedä. Lisäksi todetaan, että on ajettava rakenteellisia uudistuksia, jotka edistävät työllisyyttä, yrittäjyyttä ja talouskasvua. Osaaminen tulee myös hallituksen mukaan keskittää kansainvälisesti kilpailukykyisiksi keskittymiksi. Tosiasia on, että viennin arvo esimerkiksi Pohjanmaalla oli Tilastokeskuksen mukaan jo vuonna 2012 yli miljardin korkeampi kuin viidessä muussa maakunnassa yhteensä. Tätä taustaa vasten tuntuu varsin erikoiselta, että Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta jopa lainasivat valtiolle rahaa, jotta ratayhteys Vaasa—Seinäjoki saatiin sähköistettyä. Nyt miljardeja euroja maahamme tuovalla rannikollakin junavuorot kyseisellä rataosuudella harvenevat.

Att försämbra kommunikationer i områden med stark exportindustri är inte klok näringslivspolitik.

Oli kuitenkin hienoa kuulla ministeri Bernerin tämänpäiväisessä vastauksessa, että hallituksen tavoitteena on luoda Suomesta liikennesektorin edelläkävijä, jossa globaalit megatrendit, kuten esimerkiksi digitalisaatio, palveluistuminen ja automatisaatio, luovat pohjaa kokonaan uudentlaisille palvelukonsepteille. Tätä kannatan lämpimästi.

Tulevaisuuden liikenteestä, edelläkävijyydestä, arktisesta ulottuvuudesta sekä täysin uusista teollisista ratkaisuksista ja vientipotentiaalista puhuttaessa on tärkeä muistaa myös meriliikenne eli sekä henkilö- että rahtikuljetusten globaali merkitys ja potentiaali Suomen taloudelle sekä kansakuntamme mahdollisuus hyötyä tulevaisuudessa läheisyydestämme Koillisväylään. Tähän liittyen toivon vilpittömästi, että etenkin liikenneministeriössä sekä työ- ja elinkeinoministeriössä huolellisesti tutustutaan Vaasan kaupungin Uumajan kaupungin kanssa vetämään EU-projektiin Midway Alignment of the Bothnian Corridor, joka luotiin laajentamaan turvallisia ja ympäristöystävällisiä yhteyksiä sisältäen vilkkaan lautaliikenteen vahvojen, nopeasti kasvavien, kansainvälisesti merkittävien seutujen, Pohjanmaan ja Västerbottenin, välillä Merenkurkussa. Suomalainen teollisuus on avainroolissa tässä tulevaisuuden meriliikenteen todellisessa kärkihankkeessa, joka on saanut laajaa huomiota EU-tasolla. — Kiitos.

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

**19.53 Elsi Katainen kesk:** Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri! Vaikka olo ja ulkonäkö on kuin olisi junan alle jäänyt, niin en silti voinut vastustaa kiusausta päivän tätä keskustelua sivusta seuranneena tulla ottamaan osaa osaltani myöskin tähän.

On näyttänyt siltä, että oppositio on hyvin tehokkaasti unohtanut sen, että liikennepoliittikkaa ja aluepolitiikkaa on katsottava kokonaisuutena. Tällä hallituksella on edellisen ja edellistenkin hallitusten perintö. Liikennepoliittikan osalta se tarkoittaa, että koko järjestelmä on jonkunasteisessa näivettymisen kierteessä. Perustienpidon taso oli viime hallituksen jäljiltä suorastaan häpeällinen. Vuosi toisensa jälkeen lisäksi esimerkiksi julkisia yhteyksiä on lakkautettu.

Ministeri Berner on aivan oikein ja todella kiitettävällä otteella lähtenyt uudistamaan julkista liikennettä. Uudistus ja kokonaisuudistus on välttämätöntä, koska vaihtoehto olisi alistua aikaisempien aikojen näivettymiskiarteeseen. Päinvastoin kuin täällä on opposition suunnalta usein väitetty, tämä hallitus ymmärtää kyllä täysin liikennepoliittikan merkityksen elinkeinoelämälle ja aluekehitykselle. Siksi se linjasi jo hallitusohjelmassaan, että perustienpitoon ja rataverkkoon suunnataan lisää rahaa. Kuten tämä hallitus hyvin tietää, esimerkiksi perustienpito on korvaamattoman tärkeää sille, että puu saadaan liikkeelle metsästä ja niitä kansantalouden kipeästi kaipaamia uusia puutuotteita päästään todella tekemään. Tieverkon kunto on aivan ratkaiseva sen suhteen, miten puuraaka-aine saadaan liikkeelle. Toimiva metsätieverkko on myös kilpailuvaltti suhteessa esimerkiksi Venäjän tuontipuuhun. On siis monta perustelua tienpitoon satsaamiselle. Pidimmehän me toki näitä esillä jo viime kaudellakin, mutta SDP tai muut nykyiset oppositiopuolueet eivät niitä silloin hallituksessa ollessaan halunneet kuunnella.

Rataverkon osalta on selvää, että kokonaisuus ja samalla taloudellisuus on huomioitava. Samalla kun markkinaehtoisuuden korostaminen on käytävä läpi, on toki muistettava, että aina jää kannattamattomia alueita, joiden yhteyksien osalta yhteiskunnan on kannettava järjestämisvastuu, ja sitä itsekkin — ilman muuta — itäsuomalaisenakin edustajana edellytän. Tämä on vähän sama asia kuin tietoliikenneyhteyksien puolella: meillä on käsissämme laajoja katvealueita, joita ei ole saatu markkinaehtoisesti rakennettua. Sellaisen yhteiskuntavastuun vaatiminen yrityksiltä ei vain nyt näytä käytännössä onnistuvan.

Arvoisa puhemies! On toisaalta toki muistettava, että telepuolella markkinoiden avaaminen on tarkoittanut suomalaisille ennätyshalpoja liittymiä ja poikkeuksellisen nopeita mobiiliyhteyksiä, eli hyötyjäkin on tullut. Edelleen on kuitenkin tarvetta valokuidulle ja nopeammille yhteyksille, joiden nojalla muun muassa maaseutuyritykset pystyisivät kehittämään toimintaansa. Tämä mobiili- ja valokuituesimerkki olkoon yhtä aikaa kannustava ja muistuttava esimerkki myös liikenneyhteyksien puolelle. Markkinaehtoisuus tuo paljon hyvää ja kirittää kustannuksia, mutta yhteisistä varoista on pystyttävä takaamaan riittävät ja riittävän tasokkaat yhteydet myös niille alueille, joita markkinat eivät hoida.

Julkisiin liikenneyhteyksiin kuuluvat myös lentoyhteydet, ja niistä on välttämätöntä puhua myös tässä yhteydessä. Nythän esimerkiksi Finavia ja Finnair ovat avoimesti etsineet keinoja, joilla lentoyhteydet saataisiin turvattua mahdollisimman kattavina ympäri maan. Vahva lentoliikenne onkin meille jo sijaintimme puolesta aivan ehdoton edellytys, jos Suomi kokonaisuutena haluaa olla mukana globaaleilla markkinoilla. Kotimaan lentoliikenteellä voidaanakin sanoa olevan suora suhde kansantalouden kehitykseen. Kun mennään valtakunnallista tasoa syvemmälle, meille maakunnissa lentoyhteydet ovat käytännössä elämän ja kuoleman kysymys kansainvälisillä markkinoilla toimivan elinkeinoelämän kautta. Nyt tilanne on kuitenkin hiuskarvan varassa, ja maakunnissa pelätään aina, kun val-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

tionyhtiö Finnair lausuu jotakin kotimaan reiteistä, koska usein kyse on supistuksista ja useille kentille Finnair on ainoa operoiva yhtiö.

Arvoisa puhemies! Kaiken kaikkiaan näin lopuksi: liikennepolitiikkaa ohjaavana periaatteena ei voi kyllin korostaa alueellista tasa-arvoa, ja sen asialla täytyy istuvankin hallituksen olla. — Kiitoksia.

**19.58 Olavi Ala-Nissilä kesk:** Rouva puhemies! Edustaja Katainen piti tässä niin hyvän puheenvuoron, että voin tästä paikaltani vain lyhyesti todeta, että liikennepoliittista keskustelua tarvitaan. En näe kovin tarkoituksenmukaisena, että oppositio tekee melkein joka toinen viikko välikysymyksiä. Mutta kyllä tätä liikennepoliittista keskustelua totta kai Suomessa tarvitaan eduskunnassa. Varmaan myöskin alan toimijoiden kesken on tärkeää käydä keskustelua, että löytyy tasapainoisia ratkaisuja. Itsekin korostaisin, että Suomen talouden kannalta on erittäin tärkeää, että teemme oikeita liikennepoliittisia ratkaisuja. Siinä mielessä korjausvelan maksaminen, tämän 600 miljoonan, on erittäin tärkeä asia.

Sitten meidän täytyy todella löytää uusia rahoitusvälineitä, jotta voimme laittaa kehittämishankkeita liikkeelle. Siinä itse korostaisin sitten kyllä näitä runkoväyliä ja myöskin näitä kasvukeskusväyliä, joissa pitää ottaa liikenneturvallisuus huomioon ja kehittäminen siten, että se tukee Suomea ja koko Suomen taloutta liikenteen sujuvuudella ja olemme siinäkin mielessä kilpailukykyisiä.

On hyvä tukea tässä hallitusta ja ministeriä, kun todella teemme aktiivista liikennepolitiikkaa nyt Suomessa pitkstä aikaa.

**20.00 Timo V. Korhonen kesk:** Arvoisa puhemies! VR on ymmärrettävästi saanut paljon huomiota tämän päivän puheenvuoroissa, ja ehkä yritän muutamalla sanalla hahmottaa myös VR:n näkökulmasta, toki hyvin vaatimattomalla kokemuksella, tätä tilannetta.

Ymmärtääkseni VR on ilmaissut kaikkien näitten muutospaineitten keskellä olevansa valmis myös kilpailun avaamiseen. Luonnollisesti on selvää, että pelisääntöjen pitää olla selvät ja reilut. On huolehdittava siitä, että myös VR omaa ja säilyttää kehittämisedellytykset tulevaisuuden osalta. Pelisääntöjen on siis oltava selvät. On muun muassa katsottava, mihin kaikkeen eri markkinaehtoiset toimijat veloitetaan, miten suhtaudutaan veloiteliikenteeseen, veloiteliikenteen nojalla tehtyihin investointipäätöksiin, joita VR on tehnyt, ja niin edelleen.

Yksi merkittävimmistä kilpailun avaamisen haasteista, kuten minusta myös ministeri eri puheenvuoroissaan on todennut, on rataverkon huono välityskyky ja kunto. Rataverkon kuntohan kaiken kaikkiaan on olennaisin syy myös junaliikenteen täsmällisyyteen, johon välikysymyksen allekirjoittajatkkin kysymystekstissään ovat viitanneet. Eli jos kilpailun avaamiseen siis lähdetään takamatkalta, syy on myös siinä, ettei rataverkkoon ole investoitu vuosien saatossa riittävästi.

VR on epäilemättä valmistautunut myös kilpailun avaamiseen ja tehnyt siihen liittyen erittäin paljon töitä viimeisten vuosien aikana. On uusittu lippu- ja myyntijärjestelmää. Tarjoushinnat ja erilaiset kampanjat ovat kääntäneet matkustajamäärät kaiken kaikkiaan kasvuun, nyt muun muassa tämän vuoden aikana. Kalustoa on uudistettu viimeisten vuosien aikana yli 700 miljoonalla eurolla. Siellä on kaksikerrosvaunuja, uusia makuuvaunuja, uusia ravintolavaunuja, uusia sähkövetureita. Täsmällisyys kaiken kaikkiaan on parantunut viidessä vuodessa valtavasti. Digitaalisia kanavia on kehitetty, asiakasohjelma Veturissa on miljoona asiakasta — ja niin edelleen ja niin edelleen. Eli en epäile hetkeäkään, et-

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

teikö VR menestyisi jatkossakin, vaikka liikenteen kilpailua avattaisiin nykyisissä sopimuksissa sovittua aikaisemmin.

Totean tässäkin sen, että tämä maa kehittyi ja pärjää vain koko voimallaan. Tämä periaate on tietysti muistettava myös tässä liikennepolitiikassa. Tähän aiheeseen liittyy erittäin kiinteästi myös lentoliikenne. On tärkeää pysyä koko ajan hereillä siinä, että maakuntien saavutettavuus myös lentoyhteyksien kautta turvataan. Se on monella tavalla tärkeää. Kuvittelisin, että tässä me voimme ottaa mallia esimerkiksi naapurimaistamme Ruotsista ja Norjasta, kuinka siellä lentoliikenne kaiken kaikkiaan toteutetaan. Näissä maissahan on vältetty se, että lentoliikenne olisi jakaantunut samalla tavalla kahtia kuin Suomessa. Ruotsissa ja Norjassa alueelliset kentät ovat erittäin vahvoja, toisin kuin Suomessa, jossa lentoliikennettä on keskitetty hyvin vahvasti Helsingin ympärille. Mielenkiintoista on lukea esimerkiksi Finnairin pääjohtajan näkemyksiä siitä, että kannattava lentokenttä vaatisi vähintään 100 000 lentoasiakasta per vuosi per kenttä. Itse joudun vain kysymään muun muassa sitä, kuinka ihmeessä alueellinen lentokenttä voi päästä tällaiseen 100 000 lentoasiakkaan potentiaaliin, jos yksinkertaisesti lentomäärät ja konekapasiteetti eivät anna siihen edellytyksiä.

**20.05 Ari Torniainen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kun puhutaan liikenteestä, ei voi ainoastaan katsoa tausta- tai sivupeileihin, vaan katseiden on oltava suunnattuna terävästi ja kirkkaana eteenpäin. Näin tehdään nytkin.

Arvoisa puhemies! On iso ero sillä, että kun — ja jos — jotain on vaarassa lakata, niin sen estämiseksi tehdään kaikki mahdollinen, verrattuna siihen, että jos — tai kun — jotain on lakannut, niin vain todetaan, että näin vain kävi. Nyt ollaan tuossa ensin mainitussa tilanteessa, että kun jotain on vaarassa lakata, niin sen estämiseksi tehdään kaikki mahdollinen. Keskusta katsoo tulevaisuuteen ja tekee kaikkensa turvatakseen joukkoliikenteen lakautettavaksi ilmoitetut joukkoreitit, ja niillä korvaavan liikenteen tulisi jatkua myös tulevaisuudessa. Ja kuten tänään olemme saaneet kuulla, liikenneministeri Berner on tehnyt ja tekee ansiokasta työtä tämän asian hyväksi.

Arvoisa puhemies! Kun olen tutustunut tänään käsiteltävänä olevaan välikysymykseen ja sen tekstiin, haluan nostaa muutaman huomion sieltä.

Ensinnäkin välikysymyksen allekirjoittajat esittävät, että tulevaisuuden visiona liikennejärjestelmämme tulisi avata uusia mahdollisuuksia työlle, yrittämiselle ja asumiselle. Juuri näin, ja sitä Sipilän hallitus on liikennepolitiikassaan juuri tekemässäkin. Perusväylästömme kunnossapitoon, sen määrärahoihin, lisätään yhteensä 600 miljoonaa euroa kolmen vuoden aikana. Se on hyvä lähtökohta sille, että mahdollistetaan myöskin koko Suomessa asuminen.

Toiseksi allekirjoittajat mainitsevat, että henkilöliikenteessä VR on ollut vapautuneen linja-autoliikenteen puristuksissa. Sekin on totta. Näin on. Juuri niin, viime eduskuntakaudella linja-autoliikenteessä tapahtui suuria muutoksia. Ala oli todellisessa myllerryksessä, ja satoja, jopa tuhansia vuoroja lopetettiin, ja olisi toivonut, että silloin olisi myöskin käyty tätä vilkasta keskustelua, että miten eteenpäin. Nyt onneksi hallitus katsoo joukkoliikennettä kokonaisuutena, ei erillisinä osina.

Kolmanneksi oppositio mainitsee, että junaliikenteen vapauttaminen kilpailulle on tulevaisuuden kehityssuunta, johon EU:ssa valmisteltavat rautatiepaketit ovat Suomeakin viemässä. Sekin on totta, juuri näin, ja hallitus on nimenomaan reagoinut asiaan. Hallitus toimii eikä jää paikoilleen odottamaan, sillä joukkoliikenteemme on näivettymiskiarteessä, se

## Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp

on tosiasia. Se on ollut jo pitkään sitä. Suomi on viimeisiä maita Euroopassa tässä kehityksessä, että rautateiden henkilöliikennettäkin avataan kilpailulle.

Arvoisa puhemies! Muutama asia, mitä tänään on noussut esille.

Lentoliikenteestä sen verran, että lentoliikenne on olennainen osa koko Suomen sisäistä ja kansainvälistä liikennejärjestelmää. Sekä täällä pääkaupunkiseudulla että myös maakunnissa tarvitaan toimivat lentokentät.

Sitten täällä on opposition puolelta odotettu, että missä ovat ne suuret liikennehankkeet, joita tulisi olla. Itsestäni on tärkeää, että nimenomaan perusväylänpitoon satsataan nyt, mutta kyllä niitä suuriakin liikennehankkeita tulee ja toivottavasti myös lähtee rakentumaan. Itse en kannata Pisara-rataa, joka täällä on noussut esille. Se on miljardiluokan hanke, eikä meillä todellakaan ole lähivuosina eikä lähitulevaisuudessa varaa siihen. Samalla summalla voitaisiin parantaa monia tärkeitä kohteita koko Suomessa.

Yksi hanke, jonka edellinen hallitus laittoi uudelleenarviointiin, on Karjala-radan Luumäki—Imatra-välin kaksoisraide. Toivon, että se tulee myöskin TEN-T-verkoston piiriin.

Arvoisa puhemies! Omasta ja keskustan eduskuntaryhmän puolesta kiitän tästä keskustelusta ja haluan erityisesti kiittää ministeri Berneriä siitä työstä, mitä olette tehnyt tässäkin asiassa, ja siitä, että olette jaksanut olla koko ajan täällä salissa. Kiitos.

**Toinen varapuhemies Paula Risikko:** Edustaja Korhonen ja sen jälkeen sitten ministeri Berner.

**20.10 Timo V. Korhonen kesk:** Arvoisa puhemies! Olisin juuri ministeriltä kysynyt, kun meillä täällä salissa on nyt muutamia todella joukkoliikenteestä kiinnostuneita henkilöitä: kuinka te nyt tämän keskustelun läpi kuullessa haluaisitte luonnehtia tätä keskustelun kulua?

**Toinen varapuhemies Paula Risikko:** Sitten seuraavaksi ministeri Berner, enintään 5 minuuttia.

**20.11 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner:** Arvoisa rouva puhemies! Arvoisat edustajat! Tämä keskustelu on ollut monella tapaa tärkeä, ja olen iloinen siitä, että se on käyty nyt tässä kohtaa. Meillä on liikennekaarihanke juuri lähtenyt käyntiin, ja uskon, että siitä tulee poikkeuksellinen, iso säädöshankekokonaisuus, jossa kuullaan osapuolia ja kehitetään yhteistoimin poikkeuksellisen laaja kokonaisuus.

Toisin kuin oppositio monessa kohtaa väittää, meillä ei ole enkä itselleni ole muodostanut selkeätä, varmaa ennakkokäsitystä siitä, millainen taksiliikenteen sääntelyn tulisi olla, millainen lentoliikenteen sääntelyn — jos sitä pitäisi muuttaa — tulisi olla, vaan kysymys on siitä, että aidosti yhteistyössä muodostamme kokonaisuuden, joka olisi ennen kaikkea mahdollistava, kasvua tukeva, yrittäjyyttä edistävä ja työllisyyttä lisäävä Suomessa. Tämä vaatii meiltä kaikilta paljon työtä, paljon kehitystä ja paljon keskustelua. Junaliikenteessä me joudumme tietyllä tavalla kriisin kautta etenemään, mutta tämäkin on eräänlainen mahdollisuus, ja tämä on mahdollisuus niin junaliikenteen kehittämiseksi kuin myöskin VR:lle yhtiönä.

Uskon siihen, että me tulemme näkemään sellaisen Suomen, joka monessakin mielessä tulee synnyttämään monipuolisia, hyviä ratkaisuja, jotka tukevat niin maakuntia kuin myöskin yksittäisiä kansalaisia ja uusia yrityksiä.

### **Pöytäkirjan asiakohta PTK 65/2015 vp**

Omasta puolestani kiitän edustajia keskustelusta ja kiitän myöskin puhemiehistöä tästä tilaisuudesta. Kiitos.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.