

Täysistunto

Tiistai 15.12.2015 klo 10.01—0.29

14.4. Pääluokka 31 Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala

Puhemies Maria Lohela: Nyt esitellään liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala koskeva pääluokka 31.

Keskustelu

16.58 **Kalle Jokinen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensi vuoden liikennebudjetin laatimista ovat ohjanneet vahvasti viime kaudella toimineen parlamentaarisen korjausvelkatyöryhmän liikennepoliittiset linjaukset. Parlamentaarisen työryhmän yksituumaisia näkemyksiä viedään ensi vuoden budjetissa raportin paperilta maastoon, teille, silloille ja radoille.

Valiokunta on tyytyväinen, että liikenneverkon korjausvelan vähentäminen on yksi hallituksen kärkihankkeista. Tämä on erittäin tärkeä ja välttämätön panostus liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta. Ensi vuonna päästään alkuun 100 miljoonan euron lisärahoituksella, ja kehyskauden aikana korjausvelka alkaa taittua, kun perusväylänpitöön käytetään lähes miljardi euroa enemmän kuin aikaisemmin. Valiokunta korostaa sellaisten pienten alueellisten investointien toteuttamista, jotka tehostavat jo olemassa olevan liikenneinfran tehokkaampaa käyttöä. Perusväylänpidon rahoitusta lisätään osin uusien kehittämishankkeiden kustannuksella. Talousarviosuunnitelman mukaan ensi vuonna käynnistetään vain yksi uusi kehittämishanke, 60 miljoonaa euroa maksava Helsingin ratapihan kehittäminen. Valiokunta korostaa perusväylänpidon ohella kehittämishankkeiden tärkeyttä taloudellisen kasvun edistäjinä, sillä liikenneverkon toimivuus vaikuttaa keskeisesti muun muassa elinkeinoelämän kilpailukykyyn sekä yritysten investointeja koskeviin päätöksiin.

Valiokunta kantaa huolta, että tehtyjen päätösten valossa hallituskauden investoinnit ovat jäämässä heikon taloustilanteen vuoksi vähäisiksi. Parlamentaarisen työryhmän tavoitin valiokunta pitää erittäin tärkeänä uusien rahoitusmallien kehittämistä ja korostaa, että rahoitusmallien tulee edistää pitkäjänteisiä ratkaisuja ja liikenneverkon kehittämistä myös talouden tiukkoina aikoina. On tärkeää, että uudet rahoitusmallit selvitetään pikaisesti ja niitä myös kokeillaan ennakkoluulottomasti. Rahoitusmallien arvioinnin ja pilotoinnin sekä EU-rahoituksen hyödyntämisen tärkeyttä korostaakseen valiokunta on lisännyt mietintöönsä saman sisältöisen lausumaehdotuksen 4.

Arvoisa puhemies! Valtiovarainvaliokunta on pannut merkille ajankohtaisen keskustelun liikenneturvallisuudesta ja pitää välttämättömänä erillisen liikenneturvallisuutta parantavan teemahankkeen käynnistämistä. Teemahankkeen sisältönä olisi alueellisesti tärkeiden, pienten liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden toteuttaminen, kuten esimerkiksi kevyen liikenteen väylien, alikulkujen ja liittymäjärjestelyjen parantaminen.

Julkisen talouden suunnitelman mukaan yksityistieavustuksiin kohdistetaan 30 miljoonan euron lisärahoitus vuosina 2017—2019. Valiokunta on tyytyväinen myös ensi vuonna

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

yksityisteille osoitettavaan 8 miljoonan euron rahoitukseen, sillä yksityisteillä on keskeinen merkitys metsä- ja biotalouden toimintaedellytyksille sekä vakitukselle ja vapaa-ajan asutukselle.

Junaliikenteen ostoja vähennetään ensi vuonna 13,5 miljoonaa euroa matkustajamääriltään vähäisiltä reiteiltä ja vuoroilta. Valiokunnan saaman selvityksen mukaan kokonaan lakkautettavien junavuorojen tilalle on syntymässä ilman valtion tukea toteutuvaa markkinaehtoista linja-autoliikennettä. Y-junaliikenne Helsingin ja Siuntion välillä jatkuu HSL:n järjestämänä kokeiluna.

Arvoisa puhemies! Muutama sana valiokunnan tekemistä määrärahalisäyksistä. Suomessa on yli 500 heikkokuntoista siltaa, joiden painorajoitukset pidentävät raskaan liikenteen kuljetusmatkoja ja heikentävät elinkeinoelämän kilpailukykyä. Valiokunta lisää budjettiin 1 400 000 euroa neljän painorajoitetun sillan korjaamiseen Eurassa, Kärkölässä, Jämsässä ja Orimattilassa. Valiokunta lisää lentopaikkojen rakentamisen ja ylläpidon momentille 150 000 euroa Seinäjoen Rengonharju-säätiön omistaman lentokentän toimintakonseptin muutoksiin liittyviin kustannuksiin.

Valtiovarainvaliokunta on jo kahtena edellisenä vuonna nostanut mietinnössään esille Kimolan kanavan kunnostamisen merkityksen Itä-Hämeen ja Kymenlaakson matkailulle ja elinkeinoelämälle. Kanavan kunnostaminen avaa vesitieteyhteyden Kouvolasta Päijänteen kautta aina Viitasaarelle asti. Valiokunta pitää kanavan kunnostamista alueen elinkeinopolitiikan ja työllisyyden kannalta perusteltuna ja lisää 6 miljoonaa euroa työ- ja elinkeinoministeriön pääluokkaan.

Arvoisa puhemies! Valiokunta toteaa, että saavutettavuus, sujuva liikkuminen ja nopeat liikenneyhteydet ovat yhä keskeisempiä menestystekijöitä alueiden välisessä kilpailussa ja aluerakenteen kehityksessä. Liikennepolitiikan ratkaisulla on erittäin suuri vaikutus alueiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen sekä työvoiman liikkuvuuteen. Valiokunnan mielestä on tärkeää edistää kaupunkien välisiä liikenneyhteyksiä niin, että niiden välille muodostuu vähitellen nauhamaisia, yhdyskuntarakennetta tiivistäviä kasvukäytäviä.

Lopuksi haluan kiittää valiokunnan ja liikennejaoston jäsenten hyvää työskentelyilmaapiiriä ja yhteistyötä liikennebudjetin valmistelussa ja myös liikenneministeriä hyvästä yhteistyöstä tämän syksyn aikana.

17.04 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Kuluvaan syksyyn voi luonnehtia liikenne- ja viestintäpolitiikan kannalta, monien muiden asioiden ohella, työntäyteiseksi, vilkasta keskustelua synnyttäneeksi ja uusia näkymiä avaavaksi. Hallituksen isot linjat kasvusta ja julkisen talouden tasapainottamisesta koskettavat vahvasti liikennettä ja viestintää. Digitalisaation edistäminen ja normien purku ovat lähteneet ripeästi liikkeelle. Nämä asiat näkyvät ensi vuoden talousarvioesityksessä.

Korjausvelkarahoitus, joka ensi vuonna on siis yhteensä 100 miljoonaa euroa, tulee todella kipeään tarpeeseen. Se on todettu myös eduskunnan kannanotoissa. Talousarvion täydennyksessä tuosta 100 miljoonasta ehdotetaan osoitettavaksi yksityisteiden valtionapuun 5 miljoonaa euroa ja perusväylänpitoon osoitetaan siis 95 miljoonaa euroa. Kuten jaoston puheenjohtaja totesi, tulee hankkeet osoittaa pienten alueellisten korjaushankkeiden kohteeksi, jotta saamme myöskin aitoa vaikuttavuutta. Yksittäiset korjausvelkakohdet priorisoidaan tarkoin, ja tätä työtä on tehty ja tehdään parhaillaan liikennehallinnossa kiinteässä vuorovaikutuksessa elinkeinoelämän kanssa. Korjausvelkarahoituksen kohdelistat julkistetaan helmikuun alkupuolella.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Investointimäärärahojen taso pienenee tulevina vuosina. Tämä ei tarkoita jo päätettyjä hankkeita, jotka viedään tehokkaasti loppuun. Mielestäni Suomen liikenneverkko ei kuitenkaan ole vielä valmis. Monissa kohteissa tarvitaan parannustoimenpiteitä. Myös liikenteeseen vauhdilla tuleva automatisaatio saattaa vaatia mittaviakin perusparannuksia infraan. Uusien rahoitusmallien tarpeen on nähnyt usea taho, myös liikenne- ja viestintävaliokunta ja valtiovarainvaliokunta ensi vuoden talousarvioesitystä käsitellessään. Valtiovarainvaliokunta on ehdottanut myös lausumaa asiasta. Lausumaehdotuksessa velvoitetaan hallitus myös huolehtimaan siitä, että hankkeissa hyödynnetään EU-rahoitus täysimääräisenä. Tästä olen täysin samaa mieltä.

Uusia rahoitusmalleja tarvitaan, ja palaan näihin lähitulevaisuudessa. EU:n rahoituksen mahdollisuudet katsotaan ja arvioidaan myös hyvin tarkkaan. Eduskunnassa on selvä yhteinen käsitys. Liikenneyhteydet ovat elintärkeitä meidän elinkeinoelämällemme ja meidän jokaisen arkipäivän sujumiselle. Liikennettä on koko ajan uudistettava, jotta se pystyisi tarjoamaan riittävän palvelutason nyt ja tulevaisuudessa. Uudistaminen vaatii yhteistä ponnistusta ja laajaa keskustelua. Kiitänkin eduskuntaa mielenkiinnosta ja keskusteluvalmiudesta sekä lisärahoituksesta erityisesti siltojen korjaukseen.

Valtiovarainvaliokunta painottaa liikenneturvallisuutta ja edellyttää liikenneturvallisuutta parantavan teemahankkeen käynnistämistä vuonna 2017 kehittämishankkeista siirrettävästä määrärahasta. Olen täysin samaa mieltä valtiovarainvaliokunnan kanssa liikenneturvallisuuden tärkeydestä, ja on syytä huolehtia, että teema rakennetaan huolellisesti ja aitoa vaikuttavuutta edistäen.

Isoina asioina liikennepolitiikan puolelta keskustelua on käyty joukkoliikenteestä ja erityisesti junaliikenteen ostoista, kun hallitusohjelman mukaisesti joukkoliikenteen määrärahoista säästetään 15 miljoonaa euroa vuodessa ja siitä valtaosa kohdennetaan junaliikenteen ostoihin. Talousarvion täydennyksessä hyväksyttiin uuden junaliikenteen ostosopimuksen valtuutus, 120,68 miljoonaa euroa. Junaliikenteen palvelutasoa pyritään hyvin turvaamaan lisäämällä junaliikenteen velvoiteliikennettä ja markkinaehtoisin linja-autoliikenteen avulla vuoden 2016 ajan. Sen jälkeen huolehdimme siitä, että junaliikenteen tarjontaa saadaan lisättyä lisäämällä kilpailua raiteilla. Lisäksi on käynnistetty liikennekaarihanke, jonka tavoitteena on uudistaa joukkoliikennettä vastaamaan digitalisaation, ympäristön ja kilpailukyvyn haasteisiin ja huolehtimaan siitä, että palvelut paranevat asiakkaille ja kansalaisille, niin yrityksille kuin yksittäisille ihmisille.

Yleisradion rahoituksen tasoon ei ensi vuonna tehdä indeksitarkistusta. Indeksien jäädytys on perusteltu ottaen huomioon yleinen taloudellinen tilanne, kuten liikenne- ja viestintävaliokuntakin on lausunnossaan todennut. Toimintansa nyt loppuvuodesta aloittanut parlamentaarinen työryhmä on tärkeässä asemassa, kun se luotaa Yleisradion julkisen palvelun tehtävää ja rahoitusta. Haja-asutusalueiden laajakaistahankkeille ei ensi vuodelle olla varattu lisärahaa, mutta hanke jatkuu aiemmilta vuosilta käyttämättä jääneiden varojen turvin. Tähän mennessä laajakaista on hankkeen puitteissa saatettu 55 000 kotitalouden saataville.

Viestintävirastolla on vahva rooli digitaalisen kehityksen edistäjänä, sähköisen viestinnän toimivan kilpailuympäristön luojana ja luottamuksen edistäjänä. Olennaista on pystyä kehittämään viraston toimintaa ja tehokkuutta siten, että se pystyy vastaamaan muuttuvaan toimintaympäristöön ja vaatimukseen niukkien resurssien puitteissa.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Haluan myös omasta puolestani kiittää hyvistä yhteistyöistä ja etenkin kiittää valtiovarainvaliokuntaa sekä liikenne- ja viestintävaliokuntaa hyvästä keskustelusta ja evästyksistä.

Puhemies Maria Lohela: Nyt on mahdollisuus käydä tästä aiheesta debattia. — Edustaja Jalonen aloittaa.

17.10 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On erittäin tärkeää, että perusväylänpitorahoja korotetaan tällä kaudella, mutta samaan aikaan on huomioitava se, että hankerahoitus on todella pieni. Tämä johtaa sitten taas siihen, että EU-rahoja ei ole saatavissa. Tämä kokonaispotti kuitenkin ylläpitää meidän tiestömme kuntoa, ja kun otetaan huomioon tulevaisuuden kehityssuunnat digitaalisine hankkeineen ja robottiautoineen, niin myös ne uudet liikennemuodot tulevat kulkemaan tietä pitkin, joten tähän on tulevaisuudessakin kiinnitettävä huomiota.

Mutta nyt kun tämä digitalisaatio vaatii omia resurssejaan, niin ovathan ministeriö ja ministeri seuraamassa nyt tilannetta ja vastaavat näihin tarpeisiin, millä sitten taas pystytään käynnistämään niitä hankkeita, joilla Suomi on tulevaisuudessakin liikenteen digitaalisuuden kärjessä?

17.11 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! EU-rahoituksen hyödyntäminen liikennehankkeissa olisi erittäin tärkeää varsinkin tässä taloudellisessa tilanteessa, jossa olemme. Nyt vuosien 2016 ja 2017 taitteessa ovat uudet TEN-T-rahoitukset haettavissa. Samoin Euroopan investointirahaston hakumenettelyyn pitää löytää kokonaisuuksia, joiden myötä Suomi voi menestyä tuossa haussa. Tällä ohjelmakaudella, joka alkoi 2014, olemme saaneet vain 77 miljoonaa euroa, kun Ruotsi on esimerkiksi saanut lähes 500 miljoonaa euroa.

Kysynkin ministeriltä: kun nämä TEN-T-tuethan osoitetaan ratahankkeisiin, tulisiko meidän muodostaa meidän päärataverkon kaksoisraidetarpeistamme tällainen kaksoisraidetokokonaisuus, joka olisi riittävän iso — esimerkiksi tuo itäinen Luumäki—Imatra-yhteys siihen, ja muitakin kaksoisraidehankkeita meillä on — ja muodostaa tästä TEN-T-haku?

17.12 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On mukava kuulla ja tietää, että meillä on ministerijohdossa nyt moderni ote ja huomioidaan myöskin koko ajan muuttuva markkinatilanne ja on vahva kehittämistahto.

Todellakin, kuten tuossa valtiovarainvaliokunnan liikennejaoston mietinnössä lausumme, on tärkeätä, että Suomen väyläverkkoa kehitetään toisaalta huomioiden liikenneturvallisuus, toisaalta talouskasvun edellytykset: että luodaan sellaisia kasvukäytäviä myöskin, jotka edesauttavat Suomen kasvua tulevaisuudessa, meidän viennin mahdollisuuksia. Tämä on erittäin tärkeätä. Silloin tulen tähän asiaan, mihin tässä sekä jaoston puheenjohtaja että liikennevaliokunnan puheenjohtaja viittasivat: me tarvitsemme uusia rahoitusvälineitä. On hyvä, että niitä kehitetään ennakkoluulottomasti, koska muutoin me emme pysty rahoittamaan niitä suuria tarpeita, mitä nyt edessämme on koko liikenneväyläverkosto huomioon ottaen.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

17.13 **Harry Wallin sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täytyy antaa hallitukselle siitä tunnustus, että nyt 15 vuoden jälkeen perusväyläverkon määrärahat kasvavat. 15 vuotta ne ovat pysyneet paikallaan.

Nyt ovat ely-tantaneet lausunnot näistä perustieverkon tarpeista ja Liikennevirasto on tehnyt esityksen ministeriölle. Te, ministeri, kerroitte, että helmikuun alussa tulee päätös, mihinkä se raha käytetään, ja sehän on äärimmäisen tärkeätä, että se tulee nopeasti, sillä pitää tehdä suunnitelmia ennen kuin sitä rahaa voidaan käyttää.

Varmistaisin vain sen vielä, että varmastiko kunnioitetaan asiantuntijayksiköiden eli elyjen lausuntoja, että sen mukaan sitten tämä päätös helmikuussa tulee, että se tulee nimenomaan asiantuntijoiden pohjalta.

17.14 **Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hieman siltarumpopoliitiikkaa, jos sallitaan.

Hallitus tunnetusti keskittyy perusväylänpitoon, samalla se on kuitenkin siirtänyt liikenneväylien rakentamista kunnille. Esimerkiksi Espoo on tehnyt valtion kanssa sopimuksen, jossa kaupunki sitoutuu kaavoittamaan asuntoja ja valtio osallistuu Länsimetron rakentamiskustannuksiin. Esimerkiksi Keilaniemessä tämä edellyttää Kehä ykkösen laittamista liikennemelun vuoksi tunneliin. Käytännössä Kehä ykkönen joudutaan rakentamaan 900 metrin matkalta uudestaan. Valtiolla ei ole kuitenkaan mitään kiirettä eikä rahaa tehdä asialle mitään, Espoo joutuu siis rakentamaan valtion Kehä ykkösen itse omilla rahoillaan. Espoo ei kuitenkaan voi itse päättää, millaiseksi se Kehä ykkösen rakentaa; koska kyse on valtion tiestä, vaatimukset tulevat ely-keskuksesta. Ja kun kunta on saatu maksumieheksi, niitä vaatimuksia toisesta riittää. 900 metriä tietä maksaa 90 miljoonaa euroa.

Kysynkin: Onko tästä tulossa uusi toimintatapa? Joutuvatko muutkin kunnat kuin Espoo jatkossa maksamaan valtion teitä?

17.15 **Katja Hänninen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin haluan kiittää hallitusta siitä, että perusväylänpitoon osoitetaan nytten niitä tarvittavia korjausvelkämäärärahoja, mikä olisi toki pitänyt tehdä aikoja sitten. Mutta hyvä, että nyt ollaan otettu askel oikeaan suuntaan, koska kyllähän tämä biotalous, jos siitä aiotaan jotakin hyötyjä irti saada, jo edellyttää sitä, että perusväylä on kunnossa. Mutta toki pitää myös rataverkostoa korjata, meriliikenteen täytyy olla kunnossa ja niin edelleen.

Olisin vielä kysynyt ministeriltä: Kun tuossa syksyllä oli välikysymys liikennepoliitikasta ja siinä otin esille esityksen, että voimmeko perustaa sellaisen parlamentaarisen työryhmän, joka pohtisi yhdessä joukkoliikenteen järjestämistapaa ja sen kehittämistä, koska sehän on asia, joka on hallitus- tai oppositio puolueesta riippumatta asia, jota pitää kehittää joka vaalikausi ja koko ajan, niin toivoisin, että tähän saataisiin puoluerajat ylittävä toimielin, jonkunlainen parlamentaarinen työryhmä. Mitä mieltä (Puhemies koputtaa) olette tästä?

17.16 **Thomas Blomqvist r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade talman! Det är bra att man har sökt lösningar för den här minskade köptrafiken, och på många platser har man också hittat det. Jag är också glad för att den här regeringen satsar på basväghållningen.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Arvoisa puhemies! Kun on haettu ja myös löydetty korvaavia liikennemuotoja tai korvaavaa liikennettä siellä, missä ostoliikenne lakkautettiin tai lopetettiin, niin ainakin yksi poikkeus on, ja se on Y-juna. Siuntio on HSL:n kanssa hakenut ja on varmaan aikomassa ko-keilumuodossa aloittaa liikennettä mutta maksaa siitä itse. Sen sijaan Inkoo jää kokonaan ilman junaliikennettä ja myös Karjaan osalta tulee huomattavia heikennyksiä. Kysynkin: onko ministerillä tästä ajatuksia, miten tätä asiaa voisi hoitaa?

17.18 Sirkka-Liisa Anttila kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomihan on pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maa, ja meille, jos kelle, infra — sekä tiet että rautatiet — on äärettömän tärkeä. Sitä taustaa vasten on erittäin hyvä, että hallitus nyt löysi mahdollisuudet katkaista sen kehityksen, jolla meidän perusinfraamme koko ajan vain rapistuu. Tämä 600 miljoonan euron uhraus on erinomaisen tärkeä.

Samalla annan kiitosta siitä, että myöskin on löydetty ratkaisuja yksityisteiden rahoitukseen, koska alemmanasteinen tieverkko on biotalouden näkökulmasta erittäin tärkeä. Meidän luonnonvaramme ovat kuitenkin pitkin Suomea. Ne eivät ole minkään valtateiden varressa, ja sen takia täytyy löytyä ratkaisut siihen, että sielläkin voidaan liikennöidä, jotta ne biotalouden raaka-aineet saadaan jalostukseen, niin kuin hallitus pitkälti tavoittelee.

Valiokunta on tehnyt lausumaehdotuksen 4, jota ministeri jo täällä ihan oikein kommentoi, ja itseäni nyt kiinnostaisi, mikä mahtaisi olla tämä aikataulu, koska täältä voisi tulla siten sitä liikkumavaraa, että voitaisiin sitä infraa ehkä vielä vähän enemmänkin korjata.

Äärettömän tärkeitä asioita, koko Suomen tasapuolinen kehittäminen.

17.19 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Korjausvelka on merkittävä riski, ja sen vähentäminen onkin yksi hallituksen kärkihankkeista. Perusväylänpitoon on kehyskauden aikana tarkoitus käyttää 600 miljoonaa euroa aikaisempaa enemmän. Tämä on merkittävä suunnanmuutos, jolla huomioimme pitkien etäisyyksien Suomen.

Valtiovarainvaliokunnan mietinnössä on useassa kohtaa nostettu esille alemmanasteinen tieverkko ja sen kunto. Määrärahasta olisi syytä ohjata merkittävä osuus näiden teiden korjauksiin. Toivottavasti tästä ministeri on kanssani samaa mieltä.

Aiempina vuosina Kimolan kanavahanketta on yritetty viedä eteenpäin, mutta yhteistä tahtotilaa ei valitettavasti ole löytynyt. Nyt kuitenkin hallituspuolueet ovat sopineet 6 miljoonan rahoituksesta, joten tämäkin Järvi-Suomen matkailulle ja elinkeinoelämälle tärkeä hanke saadaan viimein alulle.

17.20 Anne-Mari Virolainen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tällaisina taloudellisesti vaikeina aikoina on syytä kiittää ministeriä ja koko jaostoa myös siitä, että saaristoliikenteen rahoituksesta ei ole niistetty. Ja kun täällä aiemmassa puheenvuorossa jo mainittiin nuo yksityistiet, niin pitää muistuttaa, että ne eivät ole pelkästään puunhuoltoon liittyviä, vaan myös saaristoyhteydet ovat niiden perässä.

Olen lukenut Turun Sanomista, että ministeri kannattaa siltaa Paraisten ja Nauvon välillä, ja se on ollut meillä maakunnassa pitkään edunvalvonta-asia, että saamme kiinteän yhteyden sinne, ja kun tässä on jo puhuttu näistä uusista innovatiivisista rahoitusmalleista, niin kannustaisin ministeriä hakemaan niitä vaihtoehtoja, että saataisiin sinne palvelusopimus. Ja kun meillä on esimerkkejä tällaisista rahoitusmalleista, esimerkiksi Nelostie Lah-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

teen ja Turku—Helsinki-moottoritie, niin vauhtia vain koneeseen, niin hyvä siitä vielä tulee.

17.21 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Minä haluan myös itse kiittää hallitusta siitä potista, jonka te satsaatte tähän perusväylänpitoon. Toivon todella sydämestäni, että nämä miljoonat käytetään seuduille ja alueille, joista saadaan mahdollisimman suuri hyöty niin pitkällä kuin lyhyemmällä aikavälillä seutujen elinvoimaisuutta ja kehittymistä ajatellen. Elikkä tässä kaikkea viisautta hallituspuolueiden ja jaoston edustajille ja kaikille edustajille, jotka tämän kanssa työtä tekevät. Haluan kiittää myös ministeriön tahtotilaa sitoutua ja perehtyä tähän normien ja byrokratian purkuun. Sehän on yksi hallituksen kärkitavoite, ja varmasti myös tällä meidän pääluokan alalla on sen eteen töitä tehtävissä, mutta se on vain tehtävä huolella huolellisen valmistelun jälkeen.

Miinusta tässä pääluokassa on väyläverkon unohtaminen, joka tarkoittaa sitä, että vain ja ainoastaan yksi uusi investointihanke, Helsingin ratapihan toiminnallinen parannus, on nyt sitten listoissa. Ja toisaalta en myös edelleenkaan voi ymmärtää tätä VR:n ostopalveluihin kohdistuvaa säästöä enkä sitä, että Ylen kohdalla parlamentaarisen työn valmistelu (Puhemies koputtaa) unohdettiin just siinä vaiheessa, kun sitä ehkä oltaisiin kaikista kipeimmin tarvittu.

17.22 Maarit Feldt-Ranta sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Eittämättä yksi tämän syksyn merkellisimmistä liikennepoliittisista ratkaisuksista on ollut päätös lakkauttaa Y-juna — juna, jota päivittäin käyttävät tuhannet ihmiset. (Oikealta: VR:n päätös!) Kuukaan ei tiedä, kulkeeko juna esimerkiksi Siuntioon tämän kevään jälkeen. Liikennejaoston puheenjohtaja Jokinen sanoi, että Y-junaa jatketaan kokeiluna. Olen viimeksi tänään ollut yhteydessä Siuntion johtoon, ja tilanne on edelleen auki. Tämä kokeilu, johon edustaja Jokinen viittaa, on jotain aivan muuta kuin Y-juna. Siinä on kyse kokeilusta, jossa menisi kaksi junaa aamupäivällä ja kaksi iltapäivällä ja kunta maksaisi tämän tehtävän, joka ei lainkaan kuulu kunnalle. Tiedän, ministeri Berner, että olette ollut vähän ehkä ahdistunut siitä, että minä ja muut länsi-uusimaalaiset kollegat olemme niin voimakkaasti peränneet alueemme asukkaiden oikeutta julkiseen liikenteeseen siinä kuin muillakin, mutta voitteko selvittää tätä tilannetta? Miten tämä junaliikenne läntisellä Uudellamaalla hoidetaan tämän kevään jälkeen?

17.23 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Oikeastaan jatkan tästä junaliikenteestä, mihin edustaja Feldt-Ranta lopetti.

Minulle on jäänyt myös epäselväksi, mitä nyt tapahtuu Itä-Suomen junaliikenteelle. Tässä lausunnossa selvästi sanotaan, että henkilöliikenne loppuu reiteillä Joensuu—Nurmes, Joensuu—Varkaus, myös Jyväskylä—Haapamäki—Seinäjoki ja Tampere—Haapamäki—Keuruu. Kuitenkin on myös tullut tietoja siitä, että nämä yhteydet aiotaan ainakin seuraavan vuoden ajan vielä pitää yllä ja etsiä ratkaisua, että löytyykö siihen joku muu toimija, mutta tästä ei tässä kirjassa sanota mitään. Toivoisin, että tähän saisin nyt selvennyksen, ja toivoisin myös, että ymmärrätte sen, että on suuri virhe, jos me lakkautamme meidän poikittaisen junaliikenteen. Poikittaisyhteydet ovat muutenkin heikot. Sen sijaan junaliikennettä ja poikittaisliikennettä pitäisi ennemmin nimenomaan kehittää kuin tehdä sinne heikennyksiä ja mahdollisesti siirtää pätkiä busseille.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

17.24 **Hanna Sarkkinen vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jotta digitalisaatio voisi edistyä, pitää tietoliikenneyhteyksien olla kunnossa. Toimivat nettiyhteydet ovat 2000-luvun peruspalvelua. Hallitus on luvannut, että Laajakaista kaikille 2015 -hanke jatkuu säästyneiden varojen turvin vielä ensi vuonna. 2016 aikana ei kiinteää laajakaistaa kuitenkaan saada vielä kaikkialle. Kysynkin: aiotaanko ministeriössä valmistella ensi vuonna tärkeä ja tarpeellinen jatkohanke päättyvälle Laajakaista kaikille 2015 -hankkeelle?

Lisäksi kysyn vt 4:stä. Pohjois-Suomen tärkein tiehanke eli vt 4:n parantaminen välillä Oulu—Kemi ei ole mukana ensi vuoden budjetissa, vaikka se on osa TEN-T-verkkoa ja kaikki tunnustavat parannustarpeet. Haluankin kysyä: onko välille tulossa hankerahaa vielä tällä hallituskaudella?

17.25 **Anders Adlercreutz r** (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! On hienoa, että kehittämistähtoa on, ja odotamme innolla, miten tämä digitalisaatio konkretisoituu ihan konkretiaksi.

Junaleikkauksista haluaisin kuitenkin puhua. Tässä viitattiin, kun niitä perusteltiin, ei strategiseen näkemykseen siitä, minkälaisena nähdään junaliikenne tulevaisuudessa, vaan taas kerran hallitusohjelman mekaaniseen kirjaukseen 15 miljoonan säästöstä ja siitä, miten se on pantava toimeen tavalla tai toisella. Hallitusohjelmassa oli myöskin kirjaus siitä, että kuntien velvoitteita ei lisätä. No, sitähän tässä käytännössä kuitenkin tehdään. Siuntio, jota tämä pahiten koskee, ministeriön kehotuksesta aloitti neuvottelut HSL:n kanssa. Tämä oli neuvottelu, josta sitten Siuntiota kritisoitiin ministeriön suunnasta muutama kuukausi sen jälkeen. Nyt heillä on kuitenkin jonkinlainen esisopimus, jonka perustella heillä on neljäsosa liikenteestä jäljellä. He saavat sen maksamalla muutaman vuoron Helsingin suuntaan, mutta eivät ensimmäistäkään vuoroa (Puhemies koputtaa) Karjaan suuntaan, jossa kuitenkin on paljon esimerkiksi koululaisliikennettä ja toisen asteen koulutusliikennettä. Onko ajatusta parantaa heidän... [Puhemies antoi puheenvuoron seuraavalle puhujalle.]

17.27 **Harri Jaskari kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiinnitän huomiot, samalla tavalla kuin aikaisemmatkin puhujat, tähän junaliikenteeseen. Ollaan saatu arvoisalta ministeriltä ihan positiivista näkökulmaa tähän Tampere—Haapamäki-välille, että katsottaisiin rauhassa ensin, miten me kilpailutamme nämä väylät, ja sitä ennen kuitenkin junaliikenne ei keskeytyisi.

Nyt sellainen suuri kysymys ovat ne kilpailumenetelmät. Yksi keskusteluhan on tullut esille myöskin, että VR:llä täytyy erottaa selkeästi kalustoyhtiö. Nythän VR:n puolella näyttäisi olevan, että haluttiin vähän vähentää kalustoa taikka jopa tuhota kalustoa. Ilmeisesti kuitenkin on tullut ohjauksesta vähän käskyä, että sellaista ei saa tehdä ja olisi tällainen erottaminen. Mutta toinen asia on tietysti se, että kuinkas paljon sinne junia raiteille mahtuu. Eli täytyisi olla näiden pelisääntöjen varsin selvät ennen kuin pystytään edes avaamaan keskustelua kilpailutuksesta. Mitenkä nämä kilpailutuksen erilaiset säännöt etenevät?

17.28 **Antti Lindtman sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä edellisessä keskustelussa kysyttiin, onko opposition välikysymyksillä ollut mitään vaikutusta. Eläkkeensaajia koskevalla välikysymyksellä oli se vaikutus, että hallitus joutui perumaan päätöksen. Liikennevälikysymyksessä — oliko niin, että vain hetkeä aikaisemmin minis-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

teri oli antanut ohjeen, että tätä ostovelvoiteliikennettä lisätään, eli nyt se huoli, mikä oppositiosta esitettiin, otettiin huomioon.

Mutta, arvoisa puhemies, varsinainen pommi on se, jos ministeri saa vietyä suunnitelmansa läpi HSL:n ja suurten kaupunkiseutujen liikenteen kilpailuttamisesta. Esimerkiksi HSL:n kokoomustaustainen toimitusjohtaja Suvi Rihtniemi on sanonut, että tällä on erittäin kauaskatseisia vaikutuksia. Tänne on tehty satojen miljoonien investoinnit, joiden rahoitus vaarantuu. Yhtään jatkossa ei enää investointeja tehdä. Ja vaikka korjausvelkaa nyt parannetaan, kokonaisinvestointitaso liikennehankkeissa jää tällä hallituksella pienemmäksi. (Puhemies koputtaa) Näillä höyryillä pääkaupunkiseutu ei tee MAL-sopimusta. Muutatteko linjaa?

17.29 Timo Kalli kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Aina joudutaan tekemään valintoja. Kuitenkin talouskasvun ja paremman työllisyyden vauhdittamiseksi tarvitaan investointeja. Ja kun hallitus on ottanut kärkihankkeekseen biotalouden, se lisää ennustettavuutta ja ne lukuisat eri investointisuunnitelmat, jotka valtakunnan eri osissa ovat, mahdollistuvat tätä kautta, kun luomme sellaisia odotuksia, jotka mahdollistavat sen, että yritykset voivat uskoa, että valtio pitää liikenneväyliä kunnossa koko valtakunnan alueella. Olen varma, että tämä palvelee kokonaisuutta, ja nyt nimenomaan on näiden alueiden vuoro. Sen tähden tämän 600 miljoonan euron toteuttaminen perustienpidon kunnossapitoon tuottaa tulevaisuudessa sellaisia tuloksia, joilla sitten voidaan varmistaa työllisyyttä ja taloutta. Sen tähden on syytä antaa tunnustusta ministerille ja hallitukselle.

17.30 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Aluksi kaksi kiitosta. Ensimmäiseksi tietenkin kiitos hallitukselle siitä, että parlamentaarisen työryhmän mukaisesti tuohon perusväylänpitoon nyt panostetaan. Toinen kiitos tulee siitä rehellisestä tunnustuksesta, joka hallituspuolueiden osalta tulee, että tämä kehittäminen tapahtuu sitten kehittämisvarojen kustannuksella.

Normaalisti liikennevaliokunta ja -jaostokin ovat olleet varsin samanmielisiä ja jakaneet näkemyksiään liikenteen osalta. Hallituksella tuntuu olevan usko markkinaehtoiseen kilpailuun. Uudistuspolitiikkaa on nähty jo juna- ja postiliikenteen osalta, ja ensi vuonna näemme sen tieliikenteen ja henkilö- ja tavarakuljetuksen uudistusten osalta. Tähän liittyy huoli siitä, että markkinoiden keskittymisestä ja vääristymisestä johtuen ohjauksen ja koordinoinnin kaventuminen on näköpiirissä. Onko ministeriöllä koordinointiin riittävät resurssit, jotta koko Suomi pysyy liikenteessä?

17.31 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä tällä hetkellä tuntuma on se, että elämme historiallista käännettä suomalaisessa liikennepolitiikassa. Nämä hallituksen panostukset digitalisaatioon näkyvät ja alkavat toivon mukaan nopeasti vaikuttamaan liikennesektorillakin. Ja toinen on se, että nyt todellakin korjausvelkaa lähdetään maksamaan pois. Se ei ainakaan kasva, ilmeisesti jonkin verran vähenee tällä kaudella, 8,4 miljardin korjausvelka, josta 600 miljoonaa nyt ollaan kaventamassa. Tämä on todella merkittävä muutos liikennepolitiikassa.

Arvoisa puhemies! Tätä Suomi—Ruotsi-maottelua näissä EU-rahoissa hieman ihmetelen ja kysynkin ministeriltä, onko teillä tietoa, miksi Ruotsi on jo tässä lyhyellä aikaa saanut 472 miljoonaa mutta Suomi vain 77 miljoonaa. Tekikö edellinen hallituksemme jotakin väärin, kun näin pääsi käymään?

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Puhemies Maria Lohela: Vielä edustajat Jokinen, Taavitsainen ja Karimäki, ja sitten ministeri vastaa.

17.32 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Matkailu on tällä hetkellä maailmassa yksi kehittyvimmistä taloustrendeistä, ja tällä hetkellä Suomi on globaali alisuorittaja matkailussa. Suomen bkt:stä vain noin 2,5—2,7 prosenttia tulee matkailusta, ja maailmassa se on yli 5 prosenttia.

Liikenneyhteydet ovat hyvin tärkeitä matkailun edistämässä, ja sen vuoksi esimerkiksi valtiovarainvaliokunta on lisännyt tuon Kimolan kanavan, jotta sisävesimatkailua edistetään. Tällä hetkellä Euroopan turvallisuustilanne, Manner-Euroopan turvallisuustilanne, on sellainen, että muun muassa Aasiasta tulevat matkailijat vähän miettivät, uskaltaako Ranskaan tai perinteisiin tämmöisiin kaupunkilomakohteisiin mennä, ja sen vuoksi nyt pitäisi hallituksen löytää sellainen matkailumarkkinointimoodi, jolla Suomen kotimaan matkailua tarjottaisiin myös ulkomaille. Matkailu on myös vientitoimintaa.

Kysyn ministeriltä, miten toimii ministeriöiden välinen yhteistyö hallituksen sisällä matkailun edistämässä.

17.33 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri! Mielestäni yhteiskunnan on erityisesti laman aikana tuettava työllisyyttä ja ylläpidettävä kotimaan markkinoita, ja näihin investoinnit ovat yksi paras keino. Sekä myöskin jos ajattelee aluepolitiikkaa, niin liikenneyhteyksien pitäminen kunnossa on parasta ja tasarvoista meille maakuntien ihmisille.

Täällä jo otettiin esille näitä TEN-T-rahoja EU:sta: Meillehän tuli liikenne- ja viestintävaliokunnan kokouksessa tämä esille, että nämä ovat olleet Suomelle nyt vain 16 miljoonaa, kun samaan aikaan Baltian maat saavat satoja miljoonia, samoiten Tanska. Eliikkä hyvin suuria rahoja menee meidän rajojen ulkopuolelle, ja olisin kysynyt ministeriltä, onko teillä tietoa, mistä tämä johtuu ja kuinka voisimme jatkossa tässä toimia paremmin, sillä kyllä meillä löytyy erittäin paljon kuitenkin sellaisia hankkeita, (Puhemies koputtaa) jotka varmasti täyttäisivät nämä kriteerit.

17.35 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen tyytyväinen, että parlamentaarisen väyläverkoston korjausvelkityöryhmän työ on otettu vakavasti ja väyliä aletaan laittamaan kuntoon. Varsinkin nyt, kun Pariisissa on saatu historiallinen ilmastopöytäkirja, raideliikenteen kannattavuus tulee kasvamaan vuosien saatossa, ja erityisesti nyt raideliikennettä heikentää raiteiden heikko ja rapistunut kunto. Se hidastaa junia muun muassa rantaradalla, jossa Y-juna liikennöi.

On ollut hyvä kuulla, että osa näistä maakuntien lakkautetuista yhteyksistä on saatu palautettua. Vaikkakin Y-junan liikennettä — kiitos kuntien ja HSL:n toimien — on saatu nyt minimitasolla jatkettua, on tärkeää, että mahdollisimman pikaisesti saadaan takaisin se entinen volyymi. Se on seudun asukkaille ja ihmisille ja työelämälle tärkeää. Ja yksi asia on juuri rantaradan raiteiden kunnostus ja ohitusraiteet.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Berner, 3 minuuttia, ja sitten jatketaan tätä debattia. — Olkaa hyvä.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

17.36 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Korjausvelka on todella merkittävä panostus, ja sen ratkaisut saamme julkisuuteen tammikuussa. Syy siihen, miksi tässä on pieni väli siitä, kun ely-keskukset ovat omat arvionsa tehneet, on ollut se, että olemme halunneet antaa mahdollisuuden myös kaikille elinkeinoelämän järjestöille, jotka ovat olleet halukkaita lausumaan omista tarpeistaan, ja tämä yhteenveto saadaan tammikuun puolessavälissä. Tarkoitus on, että päätökset tehdään nimenomaan asiakkaiden, elinkeinoelämän ja sitten kansalaisten tarpeiden pohjalta ja sitä varten kuulemme riittävästi osapuolia.

Rahoitusmallit ovat aivan keskeinen tarve. Me tarvitsemme investointeja, me tarvitsemme uusia hankkeita, ja me tarvitsemme pitkäjänteisiä, yli kymmenien vuosien hankesuunnitelmia. Suomen on myös osallistuttava aktiivisemmin arktisen alueen ja sitten toisaalta niiden alueiden, jotka kytkevät Suomea osaksi Eurooppaan, hankkeisiin, ja se edellyttää, että meidän maan sisäinen verkosto on paremmassa kunnossa.

Meidän hankkeemme eivät ole saaneet riittävää omaa rahoitusta, jotta me olisimme saaneet vastaavasti riittäviä osuuksia haettua EU:sta tai TEN-T-tukeen. Nyt me teemme hartiavoimin töitä siinä, että me rakennamme rahoitusmallit, me huolehdimme siitä, että me teemme hyvät hakemukset TEN-T-verkon osalta ja että me saamme olla mukana osana EU:n rahoitusinstrumentteja. Tiedostan sen, että on erittäin tärkeätä, että saamme uusia investointeja aidosti käyntiin.

Suomi on ollut osallistumassa Pariisin ilmastopöytäkirjan tekemiseen, joka tulee asettamaan historialliset vaatimukset myöskin liikenteen kehittämiseksi. On entistä tärkeämpää, että me aidosti saamme lisää toimivuutta ja lisää kapasiteettia ja myöskin lisää palveluita joukkoliikenteeseen. Se tarkoittaa sitä, että meidän on kehitettävä liikennejärjestelmää, huolehdittava, että siellä on myöskin kiinnostusta yrittäjille toimia ja saada aikaiseksi sellaista palvelua, että he pystyvät omalta osaltaan olemaan mukana investoimassa liikenteeseen ja liikennejärjestelmien kehittämiseen.

Oma tavoite- ja tahtotilani on se, että kun tällä hetkellä meillä on 5–6 prosenttia henkilöliikenteestä raiteilla, me pääsemme joidenkin vuosien päästä 10 prosenttiin. Mutta se vaatii sen, että me saamme parempaa tarjontaa ja että me saamme kilpailua raideliikenteeseen, jotta sinne saadaan myöskin laajemmin meidän verkkoamme käyttöön.

Olen sanonut, että edellytykset raideliikenteen kilpailun avaamiseksi ovat olemassa maaliskuussa, ja se tarkoittaa juuri sitä. Edellytykset ovat silloin olemassa. Se tarkoittaa myös sitä, että tässä vaiheessa me kuulemme eri osapuolia, saamme erilaisia näkemyksiä, saamme paremman ymmärryksen ja sitten teemme ehdotuksen, miltä pohjalta tämä toimii.

Velvoiteliikenne ei näy siinä kirjassa, koska se ei ole osa meidän budjettikehystä, vaan siinä VR ajaa liikennettä monopolisuojaansa vastaan.

Puhemies Maria Lohela: Sitten jatketaan keskustelua.

17.39 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On hyvä, että hallitus lähtee torjumaan ja estämään perusväylästömme korjausvelan kasvua. Historiallinen 600 miljoonan euron lisärahoitus kolmelle vuodelle, josta siis ensi vuodelle on 100 miljoonaa, tulee todellakin tarpeeseen. Toivottavasti tuolla lisärahalla sekä muulla perusrahoituksella saadaan parannuksia tasapuolisesti koko Suomen alueelle, nimenomaan tasapuolisesti koko Suomen perusväylästä.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Tärkeää on myös, että yksityisteiden kunnossapitoon varataan riittävästi määrärahoja. Jatkossa uusille suurille liikenneväylähankkeille tuleekin saada erillisrahoitusta. Nykyisen talousarvion käsittelyn kautta se ei tule riittämään.

Liikenne on yksi yhteiskunnan tiukimmin säännellyistä toimialoista, ja hallituksen päättämä kolmivaiheinen liikennekaarihanke, jo ensi vuonna käynnistyvä, tulee olemaan todella tärkeä tulevaisuudessa.

17.40 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluan vielä saada selvennystä tähän lakkautettavien junavuorojen tilanteeseen. Tässä valtiovarainvaliokunnan mietinnössä sanotaan, että "kokonaan lakkautettujen junavuorojen tilalle on syntymässä linja-autoliikennettä, minkä arvioidaan toteutuvan markkinaehtoisesti ilman valtion tukea". Nyt puhutaan tästä velvoiteliikenteestä. Tuleeko siis Pohjois-Karjalaan lakkautettaville junavuoroille velvoiteliikennettä vai tätä korvaavaa linja-autoliikennettä? Tähän haluan vastauksen.

Sitten toinen asia, jota pidän äärimmäisen hyvänä asiana, kun täällä puhutaan tästä EU:n TEN-T-verkkotuesta ja ajatuksesta, että lähdettäisiin kehittämään rautateitä. Tämä Imatra—Luumäki-radan kaksoisraide on äärimmäisen tärkeä koko Itä-Suomen kannalta ja tärkeä kehittämiskohde tällaisessa tilanteessa. Siinähan ovat myöskin nämä EU:n laajuiset verkostot sitten saavutettavissa. Kannatan tätä lämpimästi.

17.41 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Sipilän hallituksen ja ministeri Bernerin liikennepolitiikka on oikeastaan historiallista sikäli, koska tässä tapahtuu selkeä murros uuteen ja parempaan suuntaan. Näin haluan nähdä. Jo yksistään se, että tarkastellaan koko liikennemarkkinaa, tuota noin 40 miljardin kokonaisuutta, eikä yksistään mietitä, mihinkä pieniin sirpaleisiin tämä sitten kaiken kaikkiaan on jakaantunut, vaan nähdään tämä kokonaisuus — 40 miljardia liikennemarkkinana, sehän on meidän kansantaloudessa todella suuri kakku. Tämän kautta, kun ajatellaan myös elinkeinoelämän tarpeita, panostuksia liikenneturvallisuuteen, meidän kehittämishankkeita ja korjausvelan paikkaamista, saadaan siihen ihan uusi näkymä. On todella hienoa, että nyt pystytään korjausvelkayöryhmän pohjaesityksen myötä ja hallitusohjelman kautta toteuttamaan juuri näitä näkökulmia niin, että saadaan tiestö kuntoon, väylästä kuntoon, radat kuntoon ja ehkä vähän myös vesiväylienkin kohdalla. Kimolan kanava on pieni asia, jonka valiokunta lisäsi, mutta sekin (Puhemies koputtaa) kertoo siitä, että halutaan tehdä uutta, (Puhemies: Aika!) viedä asioita eteenpäin.

17.43 Merja Mäkisalo-Ropponen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen itse Pohjois-Karjalasta, ja kyllä meidän maakunnassamme ollaan todella huolissaan hallituksen joukkoliikenteen linjauksista. Toimiva raide- ja lentoliikenne ovat nimittäin ehdottomia edellytyksiä maakunnan menestykselle. Jo epäily esimerkiksi liikenneyhteyksien heikentymisestä vaikeuttaa kilpailussa pärjäämistä. Pohjois-Karjalaan ei saada kansainvälisiä toimijoita, jos lentoyhteydet eivät toimi kunnolla.

Vaikka hallitus päättikin — vai päättikö nyt, en ole siis varma — jatkaa toistaiseksi VR:n velvoiteliikennettä Joensuusta Pieksämäelle ja Nurmekseen, jäi Pohjois-Karjalaan kyllä kalvamaan epäily siitä, mitä mahtaa tulevaisuudessa tapahtua. Ja erityisesti luottamusta on horjuttanut se, että maakunnassa ministerin edellisistäkin suunnitelmista luettiin lehdistä eikä ministeri tullut edes kutsuttuna paikan päälle keskustelemaan asiasta. Toivon

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

todella, että ministeri kävisi tutustumassa maakuntien tilanteeseen, sillä Helsingissä asiat näyttäytyvät kyllä toisenlaisina kuin maakunnissa.

17.44 Anne Louhelainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mainitsitte, arvoisa ministeri, että rahoitusmallit ovat keskeinen asia myös liikennehankkeissa. Liikennehanketoiveita on paljon, ja käsittääkseni niillä pyritään kohentamaan kokonaisvaltaisesti kyseisen alueen hyvinvointia ja työllisyyttä.

Päijät-Hämeessä on kertynyt kestävämmän määrän tieverkon korjausvelkaa. Päijät-Häme on myös työttömyystilastoissa hyvin synkkää aluetta numeroiden valossa. Hollola ja Lahti ovatkin tarjonneet innovatiivista rahoitusmallia hallitukselle vuosikautia rahoitusta odottaneelle Lahden eteläiselle kehätielle vt 12:lle. Hanke toisi toteutuessaan uutta kasvua ja työpaikkoja laajalle alueelle, myös Päijät-Hämeen ulkopuolelle. Arvoisa ministeri, aiotteko päästä historiaan ministerinä, joka vihdoinkin näyttää vihreää valoa tälle hankkeelle?

17.45 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluaisin antaa tunnustusta ministerille siitä tarmokkaasta otteesta, jolla hän on hommiaan hoitanut tässä uudessa tehtävässään tämän syksyn. Meillä yksi näistä uudistuksista, joita on tehty, on se, ettei tehdä liikennepoliittista selontekoa. Se on kuitenkin perinteisesti ollut sellainen työkalu, jonka avulla kommunikoidaan liikennepoliittikan tahtotila ympäröivään yhteiskuntaan, ja nyt me emme sellaista ole siis ministeriön emmekä eduskunnan toimesta tehneet. Meillä on tulossa liikennekaarihanke, tieliikennelain kokonaisuudistus ja lukuisia muita uudistuksia digitalisaatioineen. Kuinka varmistetaan, että kansalaiset tietävät ja Suomessa ylipäätään tiedetään se kokonaiskuva, missä mennään ja mihin lähivuosina suunnataan?

Edustaja Jokinen aikaisemmassa puheenvuorossaan puhui näistä EU-rahoista. Käsitykseni on se, ettei EU rahoituspäätöksiä meille tee, ellemme itse ole tehneet päätöksiä täällä ensin. Näin ollen esimerkiksi tämä ratapaketti, josta Jokinen puhui, on erinomaisen hyvä idea. Ja miksei saman tien tehtäisi tieliikenteenkin puolelle isompi tienparannuspaketti ja siitä sitten asianmukainen päätös, jotta EU-rahoitusta voidaan sille hakea?

17.46 Anneli Kiljunen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! VR on päättänyt siirtää lipunmyynnin nettiin, automaatteihin ja R-kioskeille. Tämä on aiheuttanut suurta huolta niin ikääntyneiden kuin vammaistenkin ihmisten kohdalla. Meillä on Suomessa yli 800 000 yli 55-vuotiasta ihmistä, joilla ei ole nettiä, jotka eivät osaa käyttää nettiä tai jotka eivät halua käyttää nettiä, ja sitä kautta nämä palvelut, joita he tarvitsevat esimerkiksi lippujen ostamiseen, eivät heidän kohdaltaan kohtaa yhdenvertaisesti muiden kansalaisten kanssa. Nyt kysyisin ministeriltä: miten te varmistatte sen, että jokainen kansalainen riippumatta hänen kyvystään netin käytössä tai sitten automaatin käytössä saa sen ohjauksen ja neuvonnan, jota tällä hetkellä rautatieasemilla oleva henkilöstö pystyy ohjeistamaan ja antamaan, jotta me R-kioskeilla voimme turvata tämän yhtä hyvän, laadukkaan palvelun kansalaisille?

17.47 Ulla Parviainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Iloitsemme tuolla pohjoisessa siitä, että tämä tieverkkoasia nyttien kohenee, mutta asia, josta olemme huolissamme, on lentoliikenne. Eli alueilla, joille ei ollenkaan raideliikenne yllä, tämä lentoliikenne kuuluu tähän kokonaisuuteen. Pohjoisen puolelle ovat tärkeitä myöskin satamat ja ve-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

siväylät, eli nykyistä syvempi väylä tuonne Ouluun ja Oulun sataman laajentaminen olisi tärkeää, että se kilpailuetu tulisi pohjoisen sahakuljetuksiin. Ruotsilla on kilpailuetu, jota he hyödyntävät, eli satama- ja väylämaksut, jotka meillä rasittavat tätä puun kuljetusta. Onko tutkittu, olisiko mahdollista, että meilläkin poistettaisiin nämä kokonaan? Mikä kokonaisvaikuttavuus tästä tulisi, jos nämä eivät rasittaisi meidän kuljetuksia?

17.48 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puheenjohtaja! Arvoisa ministeri! Olen tyytyväinen siihen, että tähän infran korjausvelkaan panostetaan nyt reilummin kuin on aikoihin tehty. Mutta minusta siinä on yksi perusteellinen ongelma: jos ajatellaan meidän vientiteollisuuden liikkeellelähtöä ja tällaista tulevaa tuottavuusloikkaa, niin tämä investointiraha olisi saanut olla etupainotteinen enempi. Ja tällä tavalla tulevaisuutta ajatellen: miten ministeriö aikoo tehdä semmoisen suunnitelman, joka tukee vientiteollisuutta ja näitä vientiteollisuuden paikkakuntia, mitkä maakunnissa ovat, näillä rahoilla?

17.49 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitososuutta jatkan minäkin. Korjausvelka tiestölle on tärkeä, ja toivon, että se jakaantuu hyvin Suomeen, niin että saamme mahdollisimman paljon tätä alempaa tieverkkoa korjattua. Myös pääradan välityskyvyn parantaminen on tärkeä asia, ja on hyvä, että siinä nyt edetään.

Sitten kaksi lyhyttä kysymystä:

MAL-sopimuksia, maankäyttö, liikenne ja asuminen -sopimuksia, on tarkoitus tehdä myös kasvukäytävälle. Kysyisin ministeriltä: miten näissä ollaan etenemässä HHT-akselilla ja Helsinki—Lahti-akselilla?

Sitten viimeisenä: Meidän itä—länsi-suuntaisen liikenteen yksi pullonkaula kulkee Hololan ja Lahden läpi, ja se palvelisi itse asiassa koko Suomea itä—länsi-suuntaisena liikenteenä, jos saisimme tämän Lahden eteläisen kehätien nyt kuntoon. Kysyisin ministeriltä: millä tavalla tässä voisimme löytää ratkaisun, jolla tämä pullonkaula saataisiin purettua?

17.50 Mika Kari sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Päijäthämäläisenä kansanedustajana tervehdin ilolla ministerin ja valiokunnan päätöstä suunnata 6 miljoonan euron panostus Kimolan kanavan peruskorjaukseen ja kunnostamiseen. Täytyy sanoa, että tämä raha tuli viime hetkellä, koska tämä kanavayhteys on jo vuosia rapistunut. Tällä kanavahankkeella varmasti on positiivinen vaikutus niin Kymenlaakson kuin Päijät-Hämeen matkailulle.

Samoin kuin edustaja Heinonen ja edustaja Louhelainen tuossa aiemmin, kysyn tästä Lahden eteläisestä kehätiestä, valtatie 12:sta. Me olemme nyt odottaneet 40 vuotta tämän tiehankkeen toteuttamista. Tähän on mahtunut myös monta keskustajohtoista hallitusta historian varrella. Olisi mielenkiintoista kuulla ministeriltä, olisiko jo nyt korkea aika.

17.51 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä jatkaa tästä päijäthämäläisten edustajien hehkutuksesta Kimolan kanavan puolesta, koska se on todellakin maakuntien yhteinen hanke Kymenlaakson ja Kouvolan ja Heinolan kaupunkien alueella ja sillä saadaan yhdistettyä Kouvolan ja Viitasaaren vesireitit. Tämä 6 miljoonan panostus on tarpeellinen siihen.

Omasta puolestani vielä myös haluan kiittää ministeriä tästä hyvästä korjausvelka-asias- ta. Suomen tiet kaipaavat panostusta, ja tämä 600 miljoonan rahoitus tällä kaudella on erit-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

täin tervetullut tuonne kumipyöräliikenteelle, ja sillä parannetaan niin teollisuuden kuin tietyksi yksittäisten henkilöittenkin alueellista tasapuolisuutta.

Vielä lopuksi haluaisin mainita nämä TEN-T-verkot ja tämän EU-rahoituksen ja toivoisin, että ministeri voisi avata sitä vielä, onko siihen mitä mahdollisuuksia tällä hallituskaudella.

17.52 Rami Lehto ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Julkisen talouden suunnitelma ja vuoden 2016 talousarvioesitys siirtävät liikenneväylien rahoituksen painopistettä investointihankkeista kunnossapitoon.

Korjausvelan vähentäminen on yksi hallituksen kärkihankkeista. Tämä on hyvä asia, kun tiedämme, kuinka huonoon kuntoon niin tie- kuin rataverkkomme on päästetty. Kehittämisinvestoinnit ovat nyt kuitenkin jäämässä vähäisiksi osittain perusväylänpidon satsauksien johdosta, kuten myös säästöpäätöksiä. Siksi kehittämisinvestointeihin tulisikin talousarviorahoituksen rinnalle kehittää uusia rahoitusmalleja, jotta talouden tiukkoinakin aikoina investoitaisiin uusiin hankkeisiin, kuten mietinnössäkkin on todettu.

Ministeri omassa puheenvuorossaan jo osittain vastasikin, että rahoitusmalleja selvitetään. Kysynkin ministeriltä tarkennusta: onko uusien rahoitusmallien selvitystä taustalla millään tavoin aloitettu, ja jos ei, niin onko suunnitelmille aikataulua, jotta asioissa päästäisiin eteenpäin, kuten Lahden eteläisen kehätien kohdalla?

17.53 Joakim Strand r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On hyvä muistaa, että syy, miksi täälläkin usein puhutaan säästöistä, on tietenkin se, että vienti ei vedä, joten toivon, että kaikissa liikennehankkeissa pidetään se näkökulma vahvasti esillä.

Tulevaisuuden liikenteestä, edelläkävijyydestä ja myös digitalisaatiosta puhuttaessa toivon, että muistetaan myös meriliikenne elikkä laivaliikenteen sekä henkilö- että rahtikuljetusten globaali merkitys ja potentiaali Suomen taloudelle sekä kansakuntamme mahdollisuus hyötyä. Tulevaisuudessa läheisyydestämme Koillisväylään on hyvä muistaa, että jos esimerkiksi Pohjanmaalta Vaasan seudun kärkiyritykset energiaklusterista lähtevät muualle, niin se seuraava osoite on Kiina, Intia tai Brasilia, ei mikään muu Suomen kaupunki. Maailman parhaat moottorit lähtevät maailmalle meriteitse, eivät paikallisjunilla — tämä on äärimmäisen tärkeää, kun tuodaan uusia miljardeja Suomeen.

Minä olen erittäin iloinen siitä, että arvon ministeri on tutustunut tähän Midway Alignment of the Bothnian Corridor -hankkeeseen. Siinä on mahdollisuus saada nyt rahaa EU:lta, myös Ruotsi on jo luvannut satoja miljardeja kruunuja siihen. Suomen osuus on (Puhemies koputtaa) pienen pieni verrattuna niihin miljardeihin, mitä me maahan tuomme. Elikkä kiitos tästä jo etukäteen.

Puhemies Maria Lohela: Otetaan vielä edustaja Ihalainen, ja sitten taas ministerille vastausmahdollisuus.

17.54 Lauri Ihalainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri! Suomen kilpailukyvyn kannalta on äärettömän tärkeää, että meillä on toimivat maantie-, rautatie- ja satamapalvelujärjestelmät, sen takia, että näissä logistisissa kustannuksissa me olemme 10 prosenttia jäljessä ja meidän pitää aina sitä ottaa kiinni. Sen takia on tärkeää, että myös rautatieverkostoa kehitetään eikä rullata. Tässä mielessä nämä ostoliikenteen leikkaukset ovat huonosti harkittuja — mieluummin niitä olisi pitänyt perua. Ja ainakin me

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Keski-Suomessa kansanedustajina olemme tosi huolissamme henkilöliikenteen loppumisesta Keuruulta, Haapamäeltä ja muista järjestelyistä ja siitä, mitä käy sitten tavaraliikenteelle sen jälkeen.

Toinen kysymys, josta kannan huolta — ja toivon mukaan ministeri voi minun huoltani vähän keventää — on se, että kun kilpailu tulee myös henkilöliikenteeseen, toivottavasti asteittain Suomessa, niin eihän tätä kilpailua vain tehdä sillä tavalla, että me rupeamme pilkkomaan VR:ää, koska tässä henkilöliikenteen kilpailutilanteessa me tarvitsemme vahvaa, yhtenäistä, logistisesti kestävää omaa VR:ää eikä suinkaan sen pilkkomista, (Puhemies koputtaa) ja kilpailua käytäisiin sitten rehdeillä pelisäännöillä. Oletteko te tästä samaa mieltä?

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Bernerille 3 minuuttia, olkaa hyvä.

17.55 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Ensinnäkin haluan yhtyä eduskunnan kiitoksiin Kimolan kanavan rahoituksesta, jota jaosto on myöntänyt.

Haluan vielä korostaa rautatieliikenteeseen liittyen sitä, että se velvoiteliikenne, jota ajetaan vuodelle 2016, täydentää linja-autoliikennettä, eli kaikille alueille tulee sekä — että-liikennettä lukuun ottamatta Siuntion aluetta, missä ei ole saatu markkinaehtoista linja-autoliikennettä aikaiseksi. Mutta kaikkialle muualle tehdään tällainen yhdistelmä ja huolehditaan ja sovitaan nimenomaan nyt aikataulutukset yhdessä alueiden kanssa. Oma tahtoni on nimenomaan huolehtia siitä, että rautatieliikenne kehittyy Suomessa eikä näivety, ja tämä vaatii huolellista työtä ja huolellista valmistelua, ja tämän osalta, kuten olen todennut, edellytykset kilpailun avaamiselle selvitetään ja niihin palataan maaliskuussa. Olen myös samaa mieltä siitä, että me tulemme varmasti jatkossa tarvitsemaan myös hyvää, tehokasta ja osaavaa kansallista toimijaa.

Selonteon osalta olen sitä mieltä, että kun me saamme rahoitusmallit nyt valmisteltua — ja aikataulusta, kun sitä kysyttiin, niin se on itse asiassa minulla tällä hetkellä valmis — kysymys on enää siitä, että saisin esiteltä sen hallitukselle ja saamme sen käytyä läpi, jotta voin sitten alkuvuodesta käydä sitä läpi laajemmin esiteltynä. Ja kun rahoitusmallit saadaan hyväksytyä ja niiden pohjalta rakennettua, niin silloin on ehdottoman tärkeää, että saadaan myös yli hallituskausien kestävä hankelistaus tehtyä ja painopisteet valittua. Nämä asiat liittyvät toisiinsa ja tukevat toisiaan, ja näin ollen on välttämätöntä, että siinä on myös parlamentaarinen näkemys, miten näitä investointeja lähdetään kehittämään.

Liittyen kysymykseen VR:n kioskeista: Kysymys on yhtiön omasta päätöksestä, johon minulla ei ole toimivaltaa. Mutta yhdyn tässä köyhyysraportin näkemyksiin, joissa meillä on huolta siitä, että meillä eivät kaikki kansalaiset ole tällä hetkellä digitaalisten palveluiden äärellä niin osaamisen kuin myöskään verkon näkökulmasta, ja tämä vaatii koko hallituksen panostusta siihen, että me aidosti pystymme huolehtimaan, että kun palvelut digitalisoituvat, niin meillä myös koko väestöllä on tavalla tai toisella mahdollisuus hyödyntää näitä palveluita.

Liikenteen kehittämiseen kuuluu myöskin lentoliikenne, ja siinä meillä on yhteistä huolta siitä, miten me saamme paremmaksi kehitettyä meidän kansallista lentoliikennettämme niin sisämaassa kuin ulkomaillekin. Se on asia, jossa tehdään tällä hetkellä tiivistä yhteistyötä niin Finnairin, Finavian kuin VR:n kanssa myöskin, ja tahtotila on pyrkiä saamaan ai-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

kaiseksi jonkunlainen saavutettavuushanke, jolla voitaisiin tätä kotimaista matkailua kehittää.

Meriväyliä osalta yhdyin tässä edustaja Strandin kanssa näkemykseen, että meillä on hyvin merkittävä osuus meidän viennistämme meriväylistä kiinni ja meidän tulee huolehtia myöskin meidän meriväyliemme jatkuvasta kehittämisestä.

MAL-sopimuksiin liittyen: (Puhemies koputtaa) näitä tullaan edistämään oikeastaan näiden rahoitusmallien pohjalta, jotka toivottavasti mahdollistavat myös pääkaupunkiseudulle uusia investointeja.

Puhemies Maria Lohela: Meillä on vielä puoli tuntia aikaa käydä läpi tätä pääluokkaa. Jatketaan keskustelua.

17.59 Sirpa Paatero sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Palaan saman tien tähän meriliikenteeseen. Sosialidemokraatit ovat esittäneet omassa vaihtoehtobudjetissaan väylämaksujen puolittamista, mikä antaisi kilpailukykyä satamien kautta kulkeville rahdeille, jotka ovat siis meille vientiä sekä tuontia. Ensimmäisenä kysymyksenä: onko, ministeri, mahdollista edistää tätä?

Toisena, kun näitä uusia isoja hankkeita on nyt siis vain yksi ja viime kaudelta jäi — minkä toivottiin siirtyvän EU-rahoitukseen pitkälti — Pisara elikkä iso ratahanke: mitä sille kuuluu tällä hetkellä, koska silloin oli ajatus, että sitä oltaisiin vielä keretty edistää?

Kimolan kanavasta terveiset Valto Koskelta, joka on vuodesta 95 sitä hanketta vienyt eteenpäin, ja nyt sitten jaoston puheenjohtajalle kiitokset myös siitä, että se tällä hetkellä etenee.

Jaan saman huolen Lauri Ihalaisen kanssa VR:n tulevaisuudesta. Saan viestejä sieltä niin työntekijöiltä kuin yhtiöstä sisältä, että pelko on siitä, että se kokonaan pilkotaan, minkä jälkeen meillä ei ole vahvaa toimijaa, koska missään valtakunnassa ei elä yksityinen, (Puhemies koputtaa) vaan siihen tarvitaan vahvaa valtiollista toimijaa.

18.00 Sami Savio ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomen kansantalouden erittäin suuri haaste on vahvistaa vientituotteiden kilpailukykyä käytettävissä olevin keinoin. Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa on erittäin tärkeää, että liikenneyhteydet ovat kunnossa ja kuljetuskustannukset pysyvät kohtuullisena ja samoin tilausten toimittamiseen kuluva aika.

Itse tulen Pirkanmaalta, joka on useiden valtateiden, pääradan ja poikittaisraideliikenteen sekä niitä tukevan lentoliikenteen solmukohta. Oma maakuntaani koskettaa läheisesti Helsinki—Hämeenlinna—Tampere-kasvukäytävä, jonka varrella asuu kolmannes suomalaisista. Vahvoissa keskuksissa eri liikennemuotojen on kytkeydyttävä läheisesti toisiinsa. Etelä—pohjois-suunnan lisäksi tähän liittyvät olennaisesti toimivat poikittaisyhteydet erityisesti satamiin itä—länsi-suunnassa niin tie- kuin raideverkolla, ja tähän on myös valtiovarainvaliokunta ottanut mietinnössään kantaa. Pyytäisin arvon liikenneministeriltä lyhyttä katsausta siihen, millaisia suunnitelmia hallituksella on toimivien poikittaisyhteyksien ja Suomelle tärkeiden kasvukäytävien kehittämisen osalta.

18.02 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikan pitkäjänteisyys on yksi korjausvelkatyöryhmän lopputuloksista, loppupäätelmistä. Tässä kohtaa haluaisin korostaa sitä, että perusväylänpitorahat on pidettävä ylhäällä myös seu-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

raavien hallituksien toimesta. Joten miten tämä varmistetaan, onko tästä tulossa parlamentaarista ryhmää tai jotain muuta vastaavaa? (Eduskunnasta: Hyvä kysymys!) Miten tämä tulevaisuudessa toimii?

Sitten näistä hankkeista, näistä TEN-T-investointiliikuntakäytävistä: Se on hiukan huolestuttavaa katsoa, kun koko Suomen kartasta ei näy kuin pieni pala Etelä-Suomea. Miten saamme Suomen Euroopan kartalle TEN-T-verkon osalta?

Ja vielä tasoristeyksien poisto näissä turvallisuushankkeissa: onko tämä mahdollista tässä?

18.03 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tästä keskustelusta tuntuu unohtuneen, että kyse on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalasta. Digitalisoituvassa maailmassa viestinnän merkitys yhteiskunnalle on kuitenkin yhä suurempi, ja se muuttaa radikaalisti myös liikennettä, kuten valiokunnan puheenjohtaja muistutti. Esimerkiksi laajakaistayhteyksien saatavuus ja laatu, sähköisten palveluiden turvallisuus ja palvelinkeskusten edellytykset ovat kaikki ajankohtaisia kysymyksiä, jotka tulisi huomioida myös talousarviossa puhumattakaan lähivuosien tarpeista. Kysynkin: miten hallitus aikoo turvata Suomen edelläkävijäaseman muun muassa automaattiliikenteen, esineiden internetin, robottilennokkien ja 5G-verkon kehittäjänä?

18.03 Hannakaisa Heikkinen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä 60 miljoonaa euroa, mitä Sipilän hallitus kaudellaan tulee korjausvelkaan laittamaan, niin se, jos mikä, on tulevaisuushanke. Liikenne- ja viestintäministeriö on linjannut, että korjausvelan vähentämisessä otetaan huomioon myös väylän merkitys asiakkaille. Tämä on valtavan tärkeä asia, ja toivon, että tässä huomioidaan se, että alemman asteen tiestö toimii hiussuonina valtaväylille. Elikkä näiden maitoautojen, puurekkojen, raskaitten traktoreitten, muun raskaan liikenteen turvaaminen on todella tärkeää, että nähdään se, että vaikka liikennettä määrällisesti on vähemmän, niin se on valtavan tärkeää. Ilman näitten esteetöntä liikennettä ei kaupungeissa kuljeta eikä täällä myöskään sitten ruokaa syödä.

Mutta, arvoisa ministeri, haluaisin kysyä: Tuossa edustaja Jalonen toi esille, että 500 heikkokuntoista siltaa on Suomessa. Lisärahaa jaosto sai sille 1,4 miljoonaa euroa. Mitenkä nämä loput melkein 500 siltaa — mitä ajatuksia (Puhemies koputtaa) hallituksella näille on?

18.05 Martti Talja kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Korjausvelan hoito on äärimmäisen tärkeätä. Olisin kiinnittänyt kuitenkin huomiota uudisrakentamiseen. Meillä päijät-hämäläisillä on ollut vuosikymmeniä murheenkryyninä kaupungin keskustan läpi kulkeva pohjavesialueen läpäisevä valtatie, jonka yhteydessä rekat joutuvat pysähtymään 12 kertaa liikennevaloissa. Ihme, että onnettomuuksia ei ole tapahtunut. Tie on suunniteltu, Lahden eteläinen kehätie on suunniteltu valmis. Tällä hetkellä odotamme päätöstä siitä, millä aikavälillä sitä lähdetään toteuttamaan. Sen takaisinmaksukerroin, hyötykerroin, on kuitenkin yli 2.

18.06 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! VR:n tulos vuonna 2013 oli 100 miljoonaa euroa. Vuonna 2014 se oli 30 miljoonaa euroa. Tämän vuoden tulokseksi arvioidaan 50—60 miljoonaa euroa, eli VR:llä on mennyt hyvin tämäkin vuosi.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

On tärkeää, että te siinä välikysymyskeskustelussa ilmoititte, että tätä velvoiteliikennettä lisätään. Kuitenkin VR:n yt-neuvottelut ovat päättyneet marraskuussa ja henkilökunta on nyt löysässä hirressä. VR ei ole ilmoittanut tulevaisuutta. Se riippuu aivan siitä, koska te ilmoitatte tämän velvoiteliikenteen laajuuden, mitkä vuorot ajetaan jatkossakin. Missä aikataulussa te tulette ilmoittamaan velvoiteliikenteen laajuuden?

18.06 Katja Hänninen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Arvoisa ministeri, en malta olla jatkamatta siitä, mihin edellisessä puheenvuorossani jäin, eli kysyn edelleen tämän parlamentaarisen työryhmän perään. Ja kun edustaja Jalonen, liikenne- ja viestintävaliokunnan puheenjohtajakin, nosti esille tämän, miten varmistetaan myös tulevina vaalikausina se, että tämä hyvälle alulle laitettu perusväylän korjausvelka saadaan oikeasti umpeen kurottua, niin miten se varmistetaan, jos ei saada riittävää parlamentaarista taustatukea sinne alle? Sen takia minä edelleen peräänkuulutan sitä, että koko tämän kentän eli liikenteen ja viestinnän osalta perustettaisiin parlamentaarinen työryhmä, joka lähtee pohtimaan näitä palveluketjuja, tätä joukkoliikennettä kokonaisuutena.

Minun mielestäni edustaja Parviainen otti hyvin esille maakuntien lentokenttien tilanteen ja niitten merkityksen maakunnalle: harvaan asuttu Suomi, pitkät matkat, etäisyydet, matkailuelinkeinon kehittäminen vaativat sitä, että meillä on toimiva lentoliikenne ja verkosto toimii, mutta hinnat ovat todella korkeat.

Vielä kerran kysyn teiltä, arvoisa ministeri: perustetaanko tällainen parlamentaarinen työryhmä?

18.07 Thomas Blomqvist r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Palaan vielä kerran tähän Y-juna-asiaan. Kuten tässä ministeri itsekin äsken totesi, Y-junaa korvaavaa busiliikennettä ei tule syntymään eikä myös tämä velvoiteliikenne ulotu Y-junan korvaavaksi liikenteeksi. Tämä lähijunaliikenne on kuitenkin niin tärkeä läntiselle Uudellemaalle, että nyt kysyn vielä kerran, kun tässä aikaisemmin sekä edustajat Feldt-Ranta, Adlercreutz että minä olemme kysyneet. Nyt tarvitaan kyllä sekä ministeriön näkemystä että ehkä myös apua, miten tämä liikenne saadaan hoidettua jatkossa.

Sitten, rouva puhemies, vielä toisena kysymyksenä: mikä on tilanne nyt Hanko—Hyvinkää-radana sähköistämisessä? Se olisi erittäin tärkeä hanke myös vientiä ja Hangon satamaa ajatellen.

18.09 Katri Kulmuni kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minäkin tahtoisin kiittää ministeriä hänen tässä puheenvuorossa esille nostamastaan köyhyysraportista, jossa kuitenkin myönnetään se, että valitettavasti tällä hetkellä kaikki ihmiset eivät vielä pääse meillä digitaalisten palveluiden ääreen, ja se on tietenkin tärkeää pitää mielessä. Siksi onkin hienoa, että hallitus on ottanut digitalisaation yhdeksi kärkihankkeekseen, että kaikki ihmiset pääsisivät sen piiriin. Tähän liittyy myös se VR:n päätös sitten näitä myymälöitä sulkea. Etenkin Lapissa se on hyvin vaikeaa, koska matkailijat Rovaniemellä tai Kemijärvellä eivät suinkaan vielä pysty käyttämään täysin niitä VR:n palveluita, joten olisi hyvä, että VR myös kehittäisi niitä.

Haluaisin kysyä vielä tästä lentokenttäverkostosta, että tietenkin on tärkeää antaa poliittisesti myös rauha alueelle kehittää sitä ja viedä eteenpäin suunnitelmia, mutta miten me saisimme kansainvälisiä yhteyksiä näille pohjoisen matkailukentille, suoria yhteyksiä,

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

koska se on kyllä tällainen elinkeinoelämän kysymys ja se toisi vakautta sinne, että voidaan investoida ja kehittää?

18.10 Antti Kurvinen kesk (vastauspuheenvuoro): Rouva puhemies! Haluan kiittää valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa erittäin hyvistä linjauksista. Aloitan kiitokseni siitä, että on erittäin hieno asia, että liikennejaostossa nähtiin Seinäjoen lentoaseman, Rengonharjun lentoaseman, merkitys ja tällaiselle uudelle maakunnalliselle lentokentälle annettiin mahdollisuus mennä eteenpäin. Rengonharjulle ollaan rakentamassa nyt tällaista kevytlentokenttää, uudenlaista konseptia, joka voi näyttää tietä monillekin muille lentokentille, joilla on haasteita tulevaisuudessa. Kiitos siitä hyvästä työstä.

Niin ikään toivon, että nyt nämä perusparannusrahat teille menevät vähän tuonne alempiasteiseen tieverkkoonkin. Se on hyvin tärkeää biotaloudenkin kannalta.

Arvoisa puhemies! Arvostan VR:ää, mutta ihmettelen VR:n toimintaa kyllä tietyiltä osin. On erikoista, että kun vaikka ystäväni lähti Vaasasta matkalle Helsinkiin, 70 euroa maksoi lentolippu, yli 100 euroa junalippu. Ei sellaisessa kilpailussa voi pärjätä. Ihmettelen myös VR:n toimintaa siinä, että kun tarjotaan lippuja isojen keskusten välillä, se on halvempaa kuin nousta pienemmiltä rautatieasemilta. (Puhemies koputtaa) Kysyisin ministeriltä: onko tällainen toiminta paikallaan VR:llä?

18.11 Arja Juvonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On positiivista, että perusväylänpitoon on tarkoitus käyttää kehyskauden aikana lähes miljardi euroa aikaisempaa enemmän. Tieverkon rapautuva kunto on otettu viimein vakavasti ja tehty tätä koskevat järkevät päätökset. Tästä muun muassa suomalaiset moottoripyöräilijät kiittävät, sillä tiestö on ollut paikoittain hyvinkin huonossa kunnossa, ja se jos joku on omiaan lisäämään onnettomuuksia. Tiedustelin: Millä tavalla resurssit kohdentuvat juuri sinne perusväylänpitoon ja ihan puhtaasti vaikkapa asfalttiin? Millä tavalla sitä rahankäyttöä valvotaan?

Sähköinen liikenne on se, mistä olemme täällä myös usein puhuneet, ja muun muassa Pariisin ilmastopöytäkirja on yksi asia, mikä tähtää siihen, että saisimme ilmastomuutosta ennalta ehkäistä. Kysyisin: millä tavalla muun muassa sähköautojen latauspisteitä Suomessa tullessaan lisäämään?

Sitten Kehä ykkösen rakennushanke, minkä edustaja Kasvikin otti jo esille: onko kohtuullista, että näin suuret kustannukset koituvat sitten kuntien kulueriksi, kuten esimerkiksi Espoossa on tapahtumassa?

18.12 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Arvoisa ministeri! Pitkäjänteisyys on erityisesti liikennepoliitikassa tärkeää, ja siksi onkin surullista, että tässä keltaisessa kirjassa, talousarvioesityksessä, ei ole lainkaan viime kaudella liikennepoliittisessa selonteossa päätettyjä joitakin hankkeita, joista erityisesti haluaisin Kaakkois-Suomen kannalta mainita tuon Luumäki—Imatra-kaksoisraiteen. Täällä on perätty ministeriltä terveisiä ja vastauksia eri puolille Suomea, ja liityn näiden kyselijöiden joukkoon ja kysyisin: Millaista viestiä voimme viedä Etelä-Karjalaan? Toteutuuko, siis jo kertaalleen parlamentaarisesti päätetyn esityksen mukaisesti, tällä kaudella tuo Imatra—Luumäki-kaksoisraide? Löytyykö sille rahoitusta tavalla tai toisella?

18.13 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä keskustelussa on käytetty hyviä puheenvuoroja, niin maantie-, rautatie- ja vesiliikenteestä

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

kuin lentoliikenteestäkin. Kaikki ovat todella tärkeitä, ja tietysti edustaja Kymäläisen esille nostama kaksoisraide Luumäki—Imatra on todella tärkeä, ja toivottavasti se saadaan toteutettua.

Itse haluaisin nostaa vielä keskusteluun myöskin aivan liian vähälle jääneen asian, nimittäin toimivat tietoliikenneyhteydet, miten tärkeät ne ovat koko Suomessa ihmisten asumiselle, elämiselle ja yrittämiselle, myöskin tuolla Kehä kolmosen ulkopuolella. Pidän erittäin tärkeänä, että laajakaistayhteyksien rakentamista koko Suomeen jatketaan ja siinä otetaan myös huomioon se valokuidun rakentaminen — se valokuitu on se varmin keino kuitenkin tietoliikenneyhteyksissä — ja siellä se eri toimijoiden yhteisrakentaminen: kun rakentaa sähköverkkoa, niin voidaan myöskin valokuitua rakentaa sinne. Toivon, että näitä hankkeita viedään eteenpäin.

18.14 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Yhdyin tähän edustaja Kymäläisen esille nostamaan Luumäki—Imatra-kaksoisraidehankkeeseen. Siinä on kysymys todella tärkeästä asiasta, sillä merkittävä osa Suomen viennistä on tarkoitus kuljettaa Venäjälle sitä kautta ja siten, että nykyinen vanha rata rajoitettaisiin puhtaasti henkilöliikenteelle rajan yli ja sitten Imatralla kulkisivat siis tavaravirrat. Venäjän puolella käsittääkseni nämä rataratkaisut ja rakentamiset on hyvin pitkälle jo tehty, ja me olemme vähän jäljessä, ja olisi todella hienoa ja suotavaa, jos voisimme näissä asioissa ripeästi edetä.

Edelleen tuo tietoliikennetekniikan levittäminen maaseudulle ja maakuntiin on ensiarvoisen tärkeää, kuten edustaja Torniainen tuossa tilannetta kuvasi. Meillä on tuolla maalla hyviä esimerkkejä siitä, kuinka paikalliset osuuskunnat puoliksi talkoohengellä vetävät näitä valokaapeleita varsin kustannustehokkaaseen hintaan. Voisiko valtio jonkunlaisen hankkeen avulla näitä hommia paremmin tukea?

18.15 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä keskustelussa on puhuttu myös useamman kerran tänään hallituksen yhdestä kärkihankkeesta eli biotalouden kasvavista mahdollisuuksista. Äärimmäisen kannatettava ajatus, ja mikä tärkeintä, onnistuessaan tämä kaikki tuo myös uusia työpaikkoja, joita kipeästi tähän maahan kaipaamme.

Mutta valiokuntakuulemisissa on kuitenkin tullut esille, että nämä hallituksen satsaukset yksityisteihin ovat täysin riittämättömät niihin suunnitelmiin, jotka liittyvät biotalouden mahdollisuuksiin hallituksen omissa tavoitteissa. Puu ei kulje sieltä metsistä tehtaille ilman kunnossa olevia yksityisteitä. Minä ymmärrän sen, että tässä voivat myös edeltävät hallitukset katsoa itse itseään peilistä, mutta joka tapauksessa, jos biotalous halutaan pitää yhtenä kärkihankkeena, niin yksityisteiden panostukset ovat aika alimitoitettuja.

Edustaja Jokinen nosti omassa puheenvuorossaan esille tämän liikenneturvallisuuden, ja haluan osaltani olla tukemassa kaikkea sitä työtä, jota me teemme liikenneturvallisuuden eteen niin jaostossa kuin valiokunnassakin (Puhemies koputtaa) myös ensi vuonna. Näiden asioiden tiimoilla ei ole oppositiota eikä hallitusta erikseen.

18.17 Jari Ronkainen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Puhutaan vähän viestinnän puolestakin eli Yleisradiosta. Minua huolestuttavat Yleisradio ja sen tarjoamat palvelut. Valtio on ikään kuin raha-automaatti Ylelle, yli 500 miljoonaa euroa vuodessa. Yle ei sinänsä ole suuressa tulos- tai tuotantovastuussa kenellekään. Ylellä vain puhu-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

taan avoimuudesta ja tasapuolisuudesta — toteutuuko tämä, en ole asiasta aivan varma. Nyt on asetettu parlamentaarinen työryhmä pohtimaan Ylen tulevaisuutta. Näkisin, että kehittämistä olisi paljonkin. Uskon, että ministeri on asiasta samaa mieltä, eihän muuten tätä työryhmää olisi tarvinnut edes perustaa. Kysynkin ministeri Berneriltä: mikä on teidän mielestänne Ylen tulevaisuus, ja tarvitaanko tällaista parlamentaarista radiota?

18.18 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä ministeri, kysyisin: Mitä toimia aiotaan tehdä nyt raideliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi? Tämä koskettaa myös tieliikennettä. Elikkä kun puhutaan tasoristeyksien poistamisesta, radan rakenteiden saneerauksista sekä turvalaitejärjestelmien muutoksista, joilla pystytään nopeuttamaan junayhteyksiä ja parantamaan sillä tavalla palvelutasoa ja kilpailukykyä sekä tällä tavalla olemaan mukana Pariisin ilmastositomuksen tavoitteissa sekä, kuten ministeri edellisessä puheenvuorossaan kertoi, halutaan nostaa matkustajamäärää 10 prosenttiin, niin pelkästään se kilpailuttaminen ja markkinaehtoisuus eivät tuo sitä tavoitetta sillä, jos me saamme matka-ajat nopeammaksi. Esimerkiksi meillä Savon-radalla tällä hetkellä Kuopio—Helsinki on neljä tuntia, (Puhemies koputtaa) elikkä näiden (Puhemies: Aika!) tasoristeyksien... [Puhemies antoi puheenvuoron seuraavalle puhujalle.]

18.19 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Teema-hankkeessa nousi esille kevyen liikenteen väylien tulevaisuus ja niiden suunnitelmat. Kysynkin ministeriltä: Missä vaiheessa niitä voidaan odottaa, kenties tällä hallituskaudella jo? Millä lailla ne sitten aikanaan priorisoidaan? Tuleeko tässä myös tämä ely-keskuksien näkökulma huomioiduksi?

Toinen asia, mistä ei ole vielä tänään paljon puhuttu, on joukkoliikenteen kokonaisuudistus. Ensi vuonna alkaa tämä liikennekaarihanke, ja toivon, että siinä myös kaikki eri joukkoliikennemuodot, niin linja-autoliikenne, raideliikenne, taksiliikenne kuin toki lentoliikennekin, huomioidaan ja kaikki eri toimialat pääsisivät yhdessä siihen valmisteluvaiheeseen. Erityisesti maaseudulla joukkoliikenteen tulevaisuus huolestuttaa. Mitkä mahdollisuudet muun muassa takseilla on korvata sitten poistuvia busseja tai junavuoroja sillä alueella?

18.20 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Pyytäisin, että ministeri avaisi vielä tätä ajatusta tästä palvelusopimusasetuksen erityisaseman purkamisesta isoilla kaupunkiseuduilla, minkä vuoksi.

Mutta sitten katseet kohdistuvat kyllä tänne lentoliikenteeseen. Nimittäin tässä raideyhteyksistä käydyssä välikysymyksessä ja tänä syksynä on käynyt ilmi, että ministerillä oli valmiutta käyttää omistajaohjausta tässä VR:n velvoiteliikenteen lisäämisessä nyt niille lakkautettaville alueille. Nyt Finnairin toimitusjohtaja ilmoitti edellisen tulosjulkistamisen yhteydessä, että nyt alkaa pudotuspeli kotimaan lentoliikenteessä. Arvoisa ministeri, maakunnissa kysytään ja kysyn nyt teiltä, oletteko valmiita hallituksessa käyttämään omistajaohjausta tarvittaessa myös kotimaan lentoliikenneyhteyksien turvaamiseksi.

18.21 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on puhuttu Kimolan kanavasta, se on hyvä asia, ja on puhuttu raideliikenteestä ja jonkin verran myös lentokentistä. Itse nostaisin nyt vielä kerran liikenneministerin pohdintaan Malmin lentokentän tulevaisuuden. On esitetty malli, missä voitaisiin turvata lentokentän jatko ja voi-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

taisiin täyttää nämä asuntorakentamisen tavoitteet. Kysyisin ministeri Berneriltä, kun te olette avarakatseinen ja rohkea tekijä, voisitteko vielä kerran käydä neuvottelut vaikkapa Helsingin kaupungin kanssa siitä, että löydettäisiin malli, missä tällainen upea, historiallinen ja toimiva kenttä voitaisiin turvata.

Te olette myös ansiokkaasti lähtenyt byrokratiaa ja normeja purkamaan, ja toivon, että myös liikenteessä olevien nopeusrajoitusten ylöspäin muuttuminen muuttuvissa tauluissa, sakotusjärjestelmä, opastaulujen järjetön lupabyrokratia ja monta muuta asiaa saataisiin nyt työpöydällemme ja sitä kautta myös järkeä tähän äärimmäisen laajaan byrokratiaan.

18.22 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Työskentely liikennejaostossa oli koko syksyn hyvin haastavan innostavaa ja jopa välillä hauskaa, jos uskallan niin sanoa. Suuri kiitos siitä jaoston puheenjohtajalle, asiantuntevalle edustaja Jokiselle. Mutta myös erittäin suuri kiitos ministeri Bernerille, joka toi meille hyvän budjettiesityksen näihin olosuhteisiin nähden — lämpimät kiitokset siitä.

Nämä ovat vilpittömät kehut, mutta tietysti perään heitän sitten heti kaksi toivetta eli kaksoisraiteen Tampere—Jyväskylä-välille, joka palvelee myös sitten Äänekosken suuren uuden tehtaan kuljetuksia Vuosaaren satamaan, josta on sopimus olemassa, ja toisen hankkeen Jyväskylästä pohjoiseen eli Kirri—Tikkakoski-moottoritien rakentamisen, jonka toivon samoilla Äänekosken terveisillä (Puhemies koputtaa) tulevan ohjelmaan heti, kun se on mahdollista.

Puhemies Maria Lohela: Otetaan vielä edustajat Mikkonen, Feldt-Ranta, Jalonen, Jokinen ja sitten ministeri.

18.23 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä ministeri! Kysyisin vielä nyt uudestaan, kun en aivan ymmärtänyt, mitä tapahtuu tälle Joensuu—Nurmes-junaliikenteelle ja Joensuu—Varkaus-välille, josta jatkuu poikittaisyhteys halki Suomen. Siis näinhän on, että maaliskuun loppuun mennessä ne lakkaavat ja silloin kilpailutus aloitetaan, mutta kuitenkin kilpailutuksessa kestää niin pitkään, että siihen pitää varata riittävä aika. Velvoiteliikenteeseen jonkin verran tätä rahaa käytetään, siihen, että yhteyksiä sillä säilyy. Mutta millaisia ne yhteydet ovat, ja kulkeeko juna 1.4. Joensuu—Nurmes-välillä ja Joensuu—Varkaus-välillä, joka mahdollistaa poikittaisliikenteen Joensuusta aina Turkuun saakka?

18.24 Maarit Feldt-Ranta sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri Berner, totesitte tässä aiemmin, että kaikkialle muualle olette kyennyt löytämään ratkaisun ostoliikenteen lakkauttamisen jälkeen paitsi Siuntioon ja Inkooseen, eli läntisen Uudenmaan liikenneratkaistu on edelleen auki. Voisitteko nyt ystävällisesti, ministeri, once for all kertoa länsi-uusmaalaisille, miten heidän töihin pääsynsä, koulutukseen pääsynsä maaliskuun jälkeen turvataan? Tämä koskee tuhansia ja tuhansia ihmisiä. Olisi myös sitä taustaa vasten kohtuullista, että vastaisitte tähän kysymykseen, koska itseni lisäksi tänään täällä ainakin edustajat Blomqvist, Adlercreutz ja Karimäki ovat käyttäneet tästä asiasta puheenvuoron. Toivoisin, että voisitte nyt tämän epävarmuuden hälventää ja kertoa, miten erittäin suosittu, tärkeä Y-juna kyetään korvaamaan niin, että 40 kilometriä tästä eduskuntatalosta olisi jotain julkista liikennettä, jota tuhannet ihmiset käyttävät päivittäin.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Puhemies Maria Lohela: Vielä edustaja Eestilä.

18.25 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kysyisin ministeriltä yhden periaatteellisen kysymyksen. Me keräämme liikenteestä aika paljon veroja, 7,9 miljardia kokonaisuudessaan, ja pelkkä autoveron, polttoaineverojen ja arvonlisäverojen osuus on noin 6 miljardia, valtion budjetin yleiskatteeksi. Nyt kun liikenne sähköistyy, se tarkoittaa sitä, että polttoaineverojen merkitys vähenee ja myös päästölaskelmin perusteella tehdyt verot ovat hieman kyseenalaisia todellisen kulutuksen näkökulmasta katsottuna. Kun näitä uudistuksia tehdään ja mahdollisesti verohelpotuksia joillekin annetaan, niin miten me turvaamme sen, että verotus on yhdenmukaista ja verotus on ikään kuin oikeudenmukaista niidenkin ihmisten näkökulmasta, jotka elävät alueilla, missä näitä uudistuksia ei voida tehdä?

18.26 Ari Jalonen ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitän tästä käydystä keskustelusta. Tämä on ollut hyvä ja nostanut erittäin tärkeitä asioita esille. Nostan pari kohtaa.

Edustaja Kasvi, kuten aina, puolustaa digitaalisuutta ja nostaa niitä asiantuntevuudellaan esille. Aivan totta, liikenne on nyt paljon muutakin kuin pelkkää tiellä liikkumista.

Lentoliikennettä ei ole ilman toimivaa lentokenttäverkostoa, ja lentokenttäverkosto ei tee sitä itsearvoiseksi, elikkä tarvitsee olla myös lentoliikennettä. Ja tässä kohtaa mielestäni tulee nostaa esille yksi maamme monopoleista, ja se pitää katsoa mielestäni jossain vaiheessa kunnolla.

Kiitän vielä erikseen liikennejaostoa ja liikenneministeriä liikenne- ja viestintävaliokunnan puolesta. Tässä yhteistyön hengessä on hyvä jatkaa.

18.27 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä on hyvin paljon kiiteltä hallituksen linjaa ja ministerin toimenpiteitä tämän korjausvelka-asian hoitamisessa. Minä itse palautan mieliin, mistä se johtuu, että voidaan kiitellä. Se johtuu siitä, että hallitus kunnioittaa parlamentaarista työtä, joka viime kaudella tehtiin. Ja se yksituumaisuus, joka parlamentaarisen työryhmän raportista huokui, menee nyt käytäntöön. Tietysti itsekin siinä mukana olleena kiitän vielä, että viime keväänä saatiin yksituumainen raportti aikaan ja nyt sen hedelmiä päästään viemään eteenpäin. Hyvä niin.

Ministeri kertoi tuossa, että rahoitusmallit tulevat pian arviointiin, ja toivon, että keväällä sitten voidaan kehysriihessä pohtia, mitä kohteita pilotoidaan. Täällä esille tullut Lahden eteläinen kehätie on aivan oivallinen kohde pilotoida, koska siinä 30 prosenttia ovat kunnat sitoutuneet rahoittamaan.

Edustaja Kasvi toi esille tuon liikenteen digitalisaation, joka on todella tärkeä, mutta tietysti pitää muistaa, että bitti ei korvaa bitumia. Molempia tarvitaan, ja sen takia tämä yhteistyö ja hyvä henki liikennepolitiikan ympärillä on erittäin tärkeää. Kiitos siitä.

Puhemies Maria Lohela: Ja vielä ministeri Berner, 3 minuuttia.

18.28 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Minä kirjasin 19 kysymystä. Minä yritän vastata niin hyvin kuin saan teille kaikille annettua vastauksia nopeasti.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Laajakaistahanketta on tarkoitus jatkaa. Sillä on jonkun verran käyttämättömiä varoja, ja me olemme hyvin sitoutuneita siihen, että meidän on saatava se laajakaista käyttöön kaikelle väestölle. Sen eteen teemme töitä, että saamme sitä sitten myöskin budjettiin ensi vuonna.

Meillä on kärkihankkeena hanke nimeltä Digi2, jonka tehtävänä on huolehtia siitä, että löydämme kasvuympäristön digitaaliselle liiketoiminnalle. Siinä pohditaan oman datan ja massadatan käyttöä, avoimien rajapintojen rakentamista, sitä kautta IoT-hankkeiden tukemista, automatisaation ja robotisaation edellytysten luomista, niihin liittyvien sääntelyjen katsomista, mutta myöskin kokeilujen käynnistämistä näiden toimialojen ympäristössä, jossa liikenne muodostaa yhden mahdollisen kohteen, jossa näitä voidaan tehdä. Tavoite olisi saada merkittävää kasvuympäristöä aikaiseksi näillä toimenpiteillä. Raportoimme tämän kärkihankkeen ensimmäistä kertaa sitten tammikuussa hallitukselle.

Korjausvelka tulee sisällyttämään myöskin uusia siltahankkeita, ja siitä näkökulmasta varmasti tulemme pitämään huolta, että mahdollisimman laajasti pystymme tähänkin haasteeseen vaikuttamaan. VR on tosiaan tehnyt hyvää tulosta, mutta on huomioitava, että tulos syntyy neljästä eri liiketoiminta-alueesta, joista junaliikenne on vain yksi. Siitä näkökulmasta olen myöskin käynyt läpi VR:n kanssa, että heidän yt-menettelynsä eivät ole riippuvaisia tästä velvoiteliikenteestä, vaikka toisin julkisuuteen on ilmoitettu. Mutta tästä huolimatta velvoiteliikenne, aikataulut ja päätökset saadaan varmasti tammikuussa, ja tämä on nimenomaan yhteistyössä tehtävää ja myöskin alueiden kanssa tehtävää. Silloin saadaan myöskin aikataulut aikaiseksi ja käytyä läpi se kokonaisuus.

Sähköautot sekä vaihtoehtoiset biopolttoaineet ovat korkealla asialistalla etenkin näiden Pariisissa tehtyjen ilmastososopimusten kanssa. Tässä tulemme katsomaan, mitkä ovat ne keskeiset toimenpiteet, joita vaaditaan, jotta aidosti saamme näitä tavoitteita synnytettyä. Uusiin hankkeisiin meillä ei ole kehyksissä varoja vuosille 16 ja 17, ja sen takia — niin paljon kuin haluaisinkin sanoa, että teidän yksittäiset hankkeenne lähtevät liikkeelle — en pysty ottamaan kantaa ennen kuin rahoitusmallit ovat selvät.

Yksityisteihin satsaukset 30 miljoonaa. Tiedämme, että se on vielä vähän, mutta se on kuitenkin 30 miljoonaa enemmän kuin aikaisemmin. Ja siitäkin näkökulmasta meidän on vielä katsottava, mitä tälle osuudelle voidaan tulevaisuudessa tehdä.

Liikenneturvallisuus on yhteistä vastuualuetta, ja tässä tulemme varmasti pitämään huolta siitä, että kehitämme raideliikenteen ja tieliikenteen turvallisuusjärjestelmiä ja huolehdimme näistä, kun kehitämme tieliikennelain kokonaisuutta. Siinä turvallisuus ja sen kehittäminen ovat yksi keskeinen näkökulma.

Kevyen liikenteen väylien osalta: Tämä on teema, jota kehitämme vuoden 17 aikana. Silloin päästään siihen palaamaan.

Joukkoliikenteen ja liikennekaaren osalta pyritään siihen, että kaikki liikennemuodot tullaan huomioimaan tasavertaisesti ja sitä kautta kehitellään.

Ja vielä pikaisesti, jos saan vastata, periaatekysymys siitä, miten liikennetulojärjestelmät tullaan kehittämään: siinä on meillä sellainen kysymys, josta mielelläni eduskunnassa keskustelen ensi kevään aikana, koska nämä ilmastovaatimukset tulevat myöskin johtamaan siihen, että meidän on pohdittava nämä mallit uudestaan.

Puhemies Maria Lohela: Pääluokan 31 käsittely keskeytetään ja keskustelua jatketaan myöhemmin.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Yleiskeskustelu keskeytettiin kello 18.32.

Yleiskeskustelua jatkettiin kello 23.18.

Puhemies Maria Lohela: Nyt jatketaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaa koskevan pääluokan 31 käsittelyä.

23.18 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla on ihan positiivisiakin asioita kaikkien kansalaisten ja yhteiskunnan kannalta näinä vaikeina aikoina, jolloin tuntuu, että kaikesta vain säästetään. Kyllähän suhteessa siihen linjanmuutokseen, mitä myös edellisellä kaudella se yhteisparlamentaarinen ryhmä oli esittänyt, että tarvittaisiin jossakin vaiheessa panostuksia korjausvelan pienentämiseksi, se, että nyt sinne saadaan kuitenkin 600 miljoonaa euroa, on iso asia, vaikkakin täytyy samalla tunnustaa, että se ei vielä itse asiassa riitä sen korjausvelan taittamiseksi. Mutta se on kuitenkin alku siihen, että saadaan korjausvelkaa jossain määrin kavennettua. Tällä on kyllä erittäin suuri myös elvyttävä vaikutus maakuntien ja koko Suomen taloudelle.

Muutamina esimerkkeinä on tietenkin pakko mainita myös kotiseudultani Pohjois-Suomesta kaksi tiehanketta. Ensinnäkin olen kiitollinen, että liikenneministeriö on jo lupailut vt 21:lle eli Norjaan menevälle tielle, Kilpisjärven tielle, rahoitusta sen kunnostamiseksi, koska viikoittainhan siellä on ulkomaalaisia rekkoja tienposkessa ja ojassa, ja se on todella ongelmallinen tilanne. Samoiten, mikä täälläkin nousi yleiskeskustelussa jo esille, tieosuus Oulusta Kemiin on Liikennevirastonkin mukaan keskimääräistä vaarallisempi tieosuus. Vaikka uusia hankerahoja ei olekaan näillä näkymin luvassa, niin kun sieltä kehyskaudelta vapautuu vuosina 18 ja 19 määrärahoja, toivon, että niitä esimerkiksi tälle tieosuudelle sitten saataisiin.

Ongelma on tietenkin se, että kun uusia rahoitusmahdollisuuksia sitten haetaan, niin on varmasti hyvä, että valiokunta ja ministeriö ja myös tämä sali pääsisivät sitten keskustelemaan niistä, miten uusia mahdollisuuksia voidaan toteuttaa uusilla hankkeilla. Tietenkään se ei saa tarkoittaa sitä, että jos valtiovalta joutuu säästöjen takia vetäytymään, niin sitten laitetaan kunta- ja aluetaloudelle lisää painetta, mutta jollakin lailla meidän täytyisi myös pystyä hankkimaan näitä uusia rahoitusmuotoja ja saamaan myös EU-rahoitusta meidän liikennehankkeillemme. Tästä tietenkin hyvä esimerkki on sekin, mikä löytyy sieltä liikennevaliokunnan lausunnosta, että miten voi olla, että me olemme jääneet TEN-T-verkon kehittämisrahojen osalta niin lapsipuolen asemaan verrattuna vaikkapa Ruotsiin, että me olemme saaneet tällä kaudella siihen 77 miljoonaa ja Ruotsissa samaan aikaan summa on ollut 470 miljoonaa, hieman reilu. Toivottavasti seuraavalla kierroksella onnistumme myös siinä paremmin.

Tietenkin pitäisi miettiä myös sitten investointeja raiteisiin. Tämä on totta kai TEN-T-verkon kannalta aivan keskeistä ja se, että me saamme myös kansainvälisiä raideyhteyksiä. Tässä suhteessa kyllä Suomen ja Ruotsin välisen pienen raidepätjän sähköistäminen, 10 miljoonaa euroa Keminmaan Laurilasta Haaparannalle, olisi ensiarvoista, mutta toisaalta myös sitten isommat suunnitelmat, jotka liittyvät arktisen alueen kysymyksiin ja Jäämeren rataan. Julkisuudessa on tietoa siitä, että Norja ja Ruotsi ovat tehneet isoja investointeja sinne, ovat kiinnostuneita rataa rahoittamaan. Mutta onko nyt niin, että se on vähän

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Suomesta kiinni, että meiltä ei löydy oikeastaan semmoista pitkän tähtäimen mahdollisuutta nyt sitten investoida siihen, että saisimme Jäämeren rataa alulle, tätä vuosikymmenten hanketta?

Lentoliikenteestä haluan vielä todeta sen, että olisi tärkeää, että valtiovalta voisi nyt antaa semmoisen kehittämisrauhan ja tavallaan poliittisen selkänojan eri alueille ja seuduille itse kehittää sitä lentokenttätoimintaa ilman pelkoa, että jossain vaiheessa kenttiä menisi alas. Niiden aluetaloudelliset merkitykset ovat niin suuria, että olisi Suomen kaltaisen maan kannalta kyllä erittäin hölmöä politiikkaa alkaa niistä säästämään.

Ja tietenkin toivon, että alueet sitten aktiivisesti hakevat niitä säästyneitä laajakaistahan-kerahoja. Valitettavaa, ettei sinne lisää saatu, mutta toki pitää käyttää ensin vanhat pois, että me saamme sen digitalisaation kärkihankkeen realisoitumaan, että kaikki ihmiset pääsisivät sitten nopeiden tietoliikenneyhteyksien piiriin. Tämä varmasti veisi myös keskittämislä pohjaa pois.

23.24 Thomas Blomqvist r: Värderade fru talman! Det är positivt att regeringen noterat trafiknätets reparationsunderskott. I ett land som Finland, med långa avstånd och en exportberoende industri, är vägnätet och järnvägsnätet en avgörande faktor för en välmående ekonomi. Satsningar på infrastruktur är i allra högsta grad också investeringar i det finska näringslivet och borde alltid ses ur ett tvärsektoriellt och övergripande perspektiv.

Arvoisa puhemies! Korjausvelan vähentäminen on yksi hallituksen painopisteistä, ja siksi siihen kohdistetaan lisää rahoitusta. Siitä olen iloinen. Lisäpanostukset ovat kuitenkin riittämättömiä, ja korjausvelan lisääntymistä ei saada taantumaan tulevana vuonna, vaan huonokuntoisten teiden, siltojen ja junaratojen määrä kasvaa edelleen. Siksi olen tänäkin vuonna jättänyt viisi talousarvioaloitetta liikenneväylien määrärahojen lisäämiseksi.

Haluan tuoda esille myös liikenneturvallisuutta edistävien hankkeiden toteuttamista. Erityisesti pienet ja keskisuuret investoinnit ovat pudonneet pois rahoituksen riittämättömyyden vuoksi. Esimerkkeinä tällaisista investoinneista ovat kasvavien taajamien ohitus-tiet, melusuojat ja liikenneturvallisuusinvestoinnit. Kevyen liikenteen väylien rakentaminen on tehokas tapa parantaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta liikenteessä. Samanaikaisesti kevyen liikenteen väylät lisäävät mahdollisuuksia liikuntaan ja virkistykseen. Minusta olisi selvitettävä, miten me voisimme helpommin ja kustannustehokkaammin rakentaa kevyen liikenteen väyliä. Niidenhän tarvitsee kestää nimensä mukaisesti ai-noastaan kevyttä liikennettä.

Ärade talman! Som jag nämnde tidigare: ett fungerande nätverk av vägar och järnvägar som underlättar människors vardag är en grundläggande förutsättning för att företag ska kunna verka och handeln löpa. Ett projekt som skulle ge samhällsekonomisk nytta är elektrifieringen av Hangö—Hyvinge-banan. För Hangö hamn skulle det här vara en livsviktig investering, en investering som skulle föra med sig positiva effekter för hela regionen. En annan mycket nödvändig investering är fortsättningen på grundförbättrandet av kustbanan mellan Åbo och Helsingfors. Det dåliga skicket på banan har fört med sig upprepade problem och förseningar och sätter begränsningar för tågtrafiken på sträckan.

Jag vill understryka att förbättringar på den befintliga infrastrukturen, i det här fallet kustbanan, är det vi ska göra. Det är också helt i enlighet med tidigare linjedragningar bland annat i den senaste trafikpolitiska redogörelsen. I den senaste parlamentariska arbetsgrup-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

pen som utredde hur reparationsskulden ska hanteras har man konstaterat att vi ska satsa på den befintliga infrastrukturen i stället för att bygga nytt. Därför anser jag att vi kan glömma planerna på en ny spårförbindelse mellan Salo, Lojo och Esbo. Den skulle bli alltför dyr och olönsam och därför vara en totalt onödig investering.

Arvoisa puhemies! Vielä lopuksi muutama sana raideliikenteestä ja ostoliikenteestä.

Vielä viime hallituksen aikana liikenne- ja viestintäministeriö antoi selviä signaaleja kunnille radan läheisyyteen rakentamisesta ja kaavoittamisesta. Monen kunnan kehitysstrategia perustuikin nyt toimivaan raideliikenteeseen. Nyt ministeri ja ministeriö on päättänyt vähentää ostoliikennettä ja muun muassa lopettaa Y-junan liikennöinnin. Palvelut ovat huononemassa läntisellä Uudellamaalla tämän johdosta, vaikka pääministeri ja liikenneministeri lupasivat, etteivät huonone.

Velvoiteliikennettä lisätään 5 miljoonalla eurolla, mutta se ei tule pelastamaan Y-junaa. Tämä osuus on myös se, missä on varmasti eniten liikennettä. Siuntio on etsinyt tähän ratkaisuja ja käynnistänyt neuvotteluja VR:n ja HSL:n kanssa LVM:n kehotuksesta, mutta kysynkin, miksi Siuntio on ainoa kunta, jossa kunnan itse pitäisi valtion sijasta maksaa tästä liikenteestä. (Antero Laukkanen: Hyvä kysymys!) Sen lisäksi Inkoo jää täysin ilman junaliikennettä. Inkoon asemalla ei maaliskuun jälkeen pysähdy yhtään junaa. Myös Karjaan ja Raaseporin osalta on todettava, että lähijuna lakkaa liikennöimästä. Yhteydet huononevat, on vähemmän vuoroja ja ei yhtään niin sanottua halpaa vuoroa. Tähän pitää löytää ratkaisu, ja tähän tarvitaan kyllä nyt sekä ministeriön että ministerin myötävaikuttamista ja tukea. Sitä toivon.

23.29 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Jos todella tässä ajassa sallitaan, niin hie-
man itsekin kiipeän tänne pönttöön aluepolitiikasta puhumaan. (Petri Honkonen: Se on oi-
kein!)

Siihen, mitä edellä edustaja Blomqvist totesi tähän Y-junaan liittyen, on helppo yhtyä. On todella valitettavaa, että sellaisessa ajassa, missä esimerkiksi viime viikolla sovittu Pariisin ilmastonsopimus tähtää siihen, että siirtäisimme myös liikenteessä pitkällä aikavälillä täysin hiilineutraaleihin vaihtoehtoihin, nyt sitten niitä hiilineutraaleja vaihtoehtoja, mitä meillä on esimerkiksi junaliikenteessä, paikallisliikenteen osalta ajamme alas. Tätä pitäisi muka sitten kumipyöräliikenteellä korvata — ei varmaan kovin kestävä ratkaisu myöskään ympäristön kannalta.

Mutta se asia, mihin itse ajattelin tässä puheessa puuttua, koskee nyt sitten tätä omaa muutosehdotustani, mikä liittyy tähän läntisellä Uudellamaalla hyvin keskeiseen hankkeeseen, Hanko—Hyvinkää-radän sähköistykseen. Se on Etelä-Suomessa ainut rataosuus, mitä nyt ei ole sähköistetty. Tämä olisi hyvin perusteltua varsinkin elinkeinoelämän näkökulmasta, jotta myös tätä logistista ketjua sitten kumipyöriltä saataisiin raiteilla kulkemaan. Se lisäisi liikenneturvallisuutta ja totta kai myös toisi kustannuksia alaspäin teollisuudelle, joka sitten esimerkiksi Hangon satamaa voisi paremmin käyttää ja logistisella ketjulla operoida, jolloin myös tulemme siihen, että tämä olisi varmasti monelle sellaiselle yritykselle, joka tekee ulkomaankauppaa, toimii vientisektorilla, myös kustannuskilpailukykyä parantava hanke. Toivoisi, että tässä asiassa nyt pystyttäisiin siirtymään hieman eteenpäin. Nämä ovat aina ongelmallisia, jos nämä sähköistyshankkeet viivästyvät pitkälti ja tuovat sitten epävarmuutta sinne niille yrityksille, jotka tätä logistiikkaa haluaisivat käyttää. Tässä yhteydessä on hyvä myös muistuttaa, että tämä ratayhteys kuuluu tähän

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

yleiseurooppalaiseen TEN-verkostoon, mistä täällä myös on keskusteltu, ja olisi myös perusteltua sitten Euroopasta tukea tähän investointiin hakea.

Ylipäättänsähän on ihan lohdullista, että tässä hallituksen esityksessä, mitä nyt sitten täällä käsitellään valiokunnan mietinnön pohjalta, tähän perusväylänpitoon sitä lisärahoitusta on tulossa. Se on tietenkin aina hyvä asia, mutta sitten pitää muistaa se kääntöpuoli, että se valitettavasti tarkoittaa vähän sitä, että yhä vähenevässä määrin uusia hankkeita laitetaan liikkeelle, niitä vähennetään, mikä ei tietenkään tällaisessa investointilamassa, missä Suomi on, kun myös tarvitsisimme niitä julkisia panostuksia eri hankkeiden muodossa, ole koskaan hyvä asia.

Niin kuin monesti täältä pöntöstä on myös tullut ilmi, on aika valitettava tosiasia, että viime aikoina, jo edellisen hallituksen aikana ja tämänkin hallituksen aikana, tulemme liikumaan yhä enemmän siihen suuntaan, että niistä valtion väylänpidoista perusväylänpitoa siirretään kuntien harteille. Ja varmaan jokainen kuntapäättäjä on sen omassa toiminnassaan nähnyt, että yhä enenevässä määrin kuntien pitäisi sitten vastata suuremmalta osuudelta esimerkiksi niistä hankkeista, mitkä tehdään sitten valtion tieverkkoon. Ihan itse tässä Lohjalla kun toimin kunnallispolitiikassa, niin se on jokavuotinen kysymys, että kun eri väyliä pitäisi peruskorjata ja kun niiden rahoituksesta sovitaan esimerkiksi ely-keskuksen kanssa, niin aika eiota sieltä myydään ja kehoitetaan enemmän kuntia vastaamaan itse näistä investoinneista. Se ei voi olla tarkoitus. Siitä, mikä on valtion vastuulla, valtio vastatsoon, ja se, mikä on kuntien vastuulla, on sitten tietenkin kuntien vastattavaa.

Ehkä vielä tähän loppuun tuosta Hanko—Hyvinkää-radan sähköistämisestä, mikä todella olisi niin elinkeino- kuin työllisyysperustein merkittävä hanke. Tässä kokonaissumma liikkuu siellä 50 miljoonan euron hujakoilla koko hankkeen osalta, mutta tähänhan jo edellisellä vaalikaudella tämän vuoden ensimmäisessä lisätalousarviossa helmikuussa myönnettiin myös lisämäärärahaa, jolla tätä hanketta saataisiin eteenpäin, joten nyt olisi hyvin keskeistä, että tämä eduskunta voisi nyt sitten tähän myöntää esimerkiksi tämän 10 miljoonan euron määrärahan, jolla tätä hanketta voitaisiin jatkaa, jolloin ei ainakaan tultais siihen, että laitettaisiin taas tämän, kuitenkin elinkeino- ja työllisyyspoliittisesti merkittävän hankkeen päälle lisää kysymysmerkkejä ja annettaisiin sillä myös jälleen kerran niille yrityksille, mitkä haluaisivat käyttää omassa logistiikassaan esimerkiksi tätä rahtiyhteytensä, enemmän epävarmuutta siitä, mitä tässä tulee tapahtumaan.

Muistuttaisin myös siitä, että esimerkiksi Länsi-Uusimaa hyvin pitkälti nyt sitten maksaa sitä hintaa, mikä liittyy tähän teollisuuden rakennemuutokseen ja siihen, että myös työllisyyttä siltä alueelta on hävinnyt. Tämä olisi myös siinä mielessä kädenojennus sille alueelle, että myös valtio pitää siitä huolen, että elinkeinopoliittiset mahdollisuudet pidetään korkealla ja valtio myös tuo sen auttavan kätensä silloin, kun sillä oikeasti on merkitystä. — Kiitoksia.

23.35 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön pääluokka on Suomen ja Suomen tulevaisuuden kannalta yksi tärkeimmistä. Nyt ollaan siirtymässä liikenne- ja viestintäministeriön ja hallitusohjelman mukaisesti rahoituksessa investoinneista kunnossapidon puolelle. Valinta on aivan oikea. Taustalla on parlamentaarisen työryhmän työ vuodelta 2014, ja me kaikki tiedämme sen, arvoisa rouva puhemies, että korjausvelka Suomen teillä ja rataverkolla on noin 2,5 miljardia euroa. Summa on aivan järkyttävän suuri. Tällaiseksi sen on annettu kasvaa tietoisien politiikan tuloksena, mutta onneksi tähän tulee nyt muutosta.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Yksi hallituksen kärkihankkeista on vähentää tätä korjausvelkaa alkaneella vaalikaudella: 600 miljoonan euron edestä ratoihiin ja teihin rahaa lisää. Vuonna 2016 tulee 100 miljoonaa euroa, vuonna 17 tulee 300 miljoonaa ja vuonna 18 tulee 200 miljoonaa euroa. Lisäksi tähän tulee vielä kehittämisrahoista otettavalla paketilla 364 miljoonaa euroa vuosina 2017—2019. Rahat käytetään perusväylänpitoon.

Kun kuuntelin tätä valtiovarainvaliokunnan mietinnön palautekeskustelua, niin ilokseni voin todeta, että myös opposition tuki tälle asialle on kovin vahva. Se on merkki siitä, että viime vaalikaudella tehty parlamentaarinen työ on kantanut hedelmää, ja nytkin istuva eduskunta jatkaa tällä samalla hyvällä linjalla, sitä tervehdin suurella tyydytyksellä.

Tämän korjausvelan hoitoon tämän vaalikauden aikana käytetään siis suurin piirtein miljardi euroa rahaa, elikkä olemme vasta vajaassa puolessavälissä korjausvelan hoidossa, niin että ei kannata vielä lyödä rintoihimme. Ja pitää muistaa, että tämän ilmastomuutoksen myötä, kun on yhä lämpimämpiä talvia toinen toisensa perään, se tarkoittaa sitä, että alempi tieverkko ja teiden pinnoitteet joutuvat yhä kovemmalle rasitukselle, mikä on myös otettava huomioon tulevien valtion budjettien laadinnassa.

Työ saadaan siis kuitenkin alulle, ja hallituksen toinen tärkeä hanke tällä kaudella on biotalous, ja se tarkoittaa sitä, että puukuljetukset maanteillämme lisääntyvät. Se tarkoittaa yhä enemmän kulutusta, ja on tärkeää, että nyt tämä linjavalinta investoinneista kunnossapitoon on tehty. Sitä linjaa vahvasti tuen.

Arvoisa rouva puhemies! Yksi huomio liikenne- ja viestintäministeriön pääluokasta on se, että Kimolan kanava saa niinkin pienen rahoituksen kuin 8 miljoonaa euroa. Sen takia tervehdin tätä suurella ilolla, että olen aikaisempien eduskuntavaalikausien aikana ollut vahvasti tässä kuuluisassa kanavaryhmässä yhtenä vaikuttajana, ja näkisin mielelläni, että suomalainen liikennekulttuuri panostaisi tulevana vuosikymmeninä yhä enemmän rataliikenteen ja ennen kaikkea sisävesiliikenteen rakentamiseen tähän maahan.

Meillä on Suomessa maailman paras sisävesireitistö korvauksetta käytössä ympäri vuoden. Joku liikenneministeriön tai Liikenneviraston virkamies varmaan sanoo, että sehän on talvella jäässä. NykYTEknikalla rakennetut laivat suhtautuvat sisävesijäihin kuten saksat paperiin. Niillä jäillä ei ole mitään merkitystä, mitä Suomen sisävedet talvella päällään kantavat. Eli sille laivateknikalle, mitä nykyisin tässä maassa rakennetaan, sisävesien jäät eivät merkitse yhtään mitään. Ihmettelen suuresti, että esimerkiksi metsäteollisuus, vaikka aidosti se muka tukee tätä sisävesireittien kehittämistä, tosiasiaa vastustaa sitä kaikin käytettävissä olevin keinoin, koska se näkee siinä sen tilanteen, että syntyy suomalaisesta puusta aitoa kilpailua, jolloin metsänomistajien tilanne paranisi ja kantohinnat nousisivat. Tämä on karua totta suomalaisesta liikennepolitiikasta tänä päivänä. Metsäteollisuus, vaikka luulisi sen kannattavan vesiteiden kehittämistä, oikeasti ei sitä kannata. Jos joku metsäteollisuuden isoista johtajista kuuntelee tätä puheenvuoroa, niin toivon, että ottaisi yhteyttä — tästä voitaisiin lähemmin keskustella.

Yksityisteille, arvoisa puhemies, tulee lisää 8 miljoonaa euroa. Se on vain vaatimaton kädenojennus, niin pieni raha, ettei siitä kannata kovin paljoa hurraata huutaa, mutta onpahan sekin alkua.

Lopuksi, rouva puhemies: Valtiovarainvaliokunta ottaa kantaa näihin Euroopan unionin kautta tuleviin tierahoihin, niin sanottuun EU-TEN-T-verkkoon ja sen kautta saataviin rahoihin. Tässä, arvoisa puhemies, hyvät edustajakollegat, Suomella olisi pelin paikka. Meidän tulisi laatia tähän maahan sellaisia hankkeita, joilla on todella merkitystä tulevaisuuden liikennekulttuurin kannalta tässä maassa. Näitä rahojahan ei tietenkään voi käyttää päi-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

vittaiseen perustienpitoon tai johonkin muuhun, vaan merkittäviin hankkeisiin, jotka muuttavat liikenneympäristöä ratkaisevasti. Teen esityksen — ja ainakin pöytäkirjaan se jää — että Suomessa on kaksi hanketta, jotka tämän ehdon täyttävät. Toinen on tämä Jäämerelle rakennettava rata, niin että pohjoinen ulottuvuus saisi aidon yhteyden, ja toinen olisi sitten tämä kotimaisten sisävesiteiden kehittäminen.

23.40 Antti Kurvinen kesk: Arvoisa puhemies! Muutamia havaintoja vielä tähän liikenne- ja viestintäministeriön pääluokkaan.

Edustaja Hannu Hoskonen käytti tuossa äsken erittäin ansiokkaan puheenvuoron ja listasi siinä muutaman sellaisen kansallisesti merkittävän ja jopa Euroopan laajuisesti merkittävän hankkeen, joille pitäisi pyrkiä saamaan unionin rahoitusta, päästä tähän niin sanottuun TEN-T-verkostoon, Euroopan mantereen laajuisiksi väyliksi. Haluan nyt nostaa esille tuolta Länsi-Suomesta — ymmärrän, että Hoskonen vahvana Itä-Suomen puolestapuhujana ei ehkä tätä ole huomannut — myös Vaasan ja Uumajan Merenkurkun välisen yhteyden ja sen, että siihen saataisiin moderni, uusiutuvalla energialla toimiva laiva. Se voisi olla yksi tällainen hanke, jolla me voisimme kotiuttaa vähän noita rahoja, niitä jäsenmaksuja, mitä me maksamme jäsenyydestä Euroopan unionissa. On erittäin mielenkiintoinen tämä Bothnian Corridor -hanke, josta täällä salissa on jo aiemminkin puhuttu, ja toivonkin, että yli puoluerajojen ja myös yli maantieteellisten rajojen me saamme tukea sille, että tämä hanke saisi nimenomaan niin sanotun EU:n kasvurahaston rahaa.

Puhemies! Haluan kiitellä lukuisten muitten puheenvuorojen ohella tätä perustienpidon panostusta, mitä nyt tehdään, 600 miljoonaa tällä vaalikaudella. Se ei riitä vielä kattamaan sitä korjausvelkaa, mikä meidän tiestössämme ja muilla väylillä on, mutta suunta on oikea. Esitän sen toivomuksen, että nyt liikenneministeri ja liikenneministeriö suuntaisivat tämän rahan juuri näille alemmille valtion teille. On erittäin tärkeää meidän vihreän talouden onnistumisen kannalta se, että myös tämä alemmanasteinen tieverkko pidetään kunnossa, puu pääsee liikkumaan ja ihmiset voivat siellä maaseudulla niitä elinkeinojaan harjoittaa. Myös pidän tätä yksityistierahaa erittäin hyvänä.

Rouva puhemies! Ilta on pitkällä, haluan vielä kuitenkin kommentoida vähän tuota VR:n tilannetta. Tuntuu tosiaan oudolta se, että monessa tilanteessa lentolippu voi olla halvempi kuin junalippu samalle matkalle. Minusta tuntuu, että meillä on vähän monopolin huonot puolet tässä käsillä. Minusta on tärkeää, että ne reitit, joilta VR lopettaa liikenteen, avataan kilpailulle mahdollisimman nopeasti, erityisesti Seinäjoki—Vaasa-väli ja Seinäjoki—Jyväskylä-väli.

23.43 Anne Louhelainen ps: Arvoisa puhemies! Liikennepolitiikka ja liikennejärjestelmät nivoutuvat tiiviisti yhteiskunnan muihin toimintoihin. Erityisesti ne vaikuttavat elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin, talouteen, työllisyyteen ja alueiden kehittämiseen. Hallitus varsin perustellusti panostaa liikenneverkkoon parantamalla erityisesti tie- ja rataverkon kuntoa asteittain kuluvan hallituskauden aikana. Liikenneinfran kertyneen korjausvelan pysäyttämiseksi on varattu yhteensä 600 miljoonaa euroa vuosille 2016—18. Tulevan vuoden osuus on siitä 100 miljoonaa euroa.

Arvoisa puhemies! Valtiovarainvaliokunta esitti mietinnössään 40 miljoonan euron kohdentamista 10 eri pääluokan alle. Päijäthämäläisenä kansanedustajana on ilo huomata, että tässä yhteydessä valtiovarainvaliokunta on vahvistanut Kimolan kanavan kunnostamisen mahdollistavan rahoituksen. Kimolan kanavan kunnostaminen on ylimaakunnallinen

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

kehittämishanke, jonka aloittamista ajoimme aktiivisesti jo viime vaalikaudella. Hankkeella on laajat alue- ja elinkeinopoliittiset vaikutukset erityisesti matkailuelinkeinojen kannalta mutta myös muun yritystoiminnan näkökulmasta.

Arvoisa puhemies! Lopuksi totean, että valiokunta aivan aiheellisesti kiinnittää huomiota siihen, että alemmanasteisesta tieverkosta on pidettävä huolta, jotta koko maa säilyy asuttuna. Yksityisteillä on suuri merkitys muun muassa metsänhoidolle sekä metsä- ja biotalouden toimintaedellytyksistä huolehtimiselle. Yksityisten avustuksiin ja metsäiden kunnostukseen on osoitettu määrärahoja. Tämä on hyvä asia. Jouheva puuteollisuuden kuljetusten sujuvuus on yksi avaintekijä puuteollisuutemme kilpailukykyyn säilyttämiseksi.

23.45 Touko Aalto vihr: Arvoisa rouva puhemies! Täällä on kuitenkin jonkun verran hallituspuolueiden edustajia paikan päällä, ja uskon, että kaikkien kansanedustajien korviin on tullut tieto Äänekosken suuresta biotuotetehdasinvestoinnista. Tämä tarkoittaa lisää kuormitusta, ennen kaikkea myös Jämsä—Orivesi-suunnalle. Keski-Suomen liitto on pitkään pitänyt yhtenä kärkihankkeenaan kaksoisraideyhteyttä Jämsä—Orivesi-yhteyden välille. Toivon, että tämä biotuotetehdasinvestointi ja lisääntynyt puunkuljetus johtavat siihen, että nämä keskeiset ratahankkeet saadaan kuntoon.

Toinen asia, minkä monet edustajat ovat aivan oikein nostaneet esille myös: lentoliikenteen kysymykset omilla alueeseuduillaan. Tässä vaiheessa haluaisin nostaa esiin vielä nämä paljon puhutut kilometrikorvaukset. Yksi keskeinen asia, mitä tarvitaan näihin lentoyhteyksiin, on se, että on ihmisiä, jotka käyttävät näitä yhteyksiä. Jos on huomattavasti kannattavampaa, että kymmenen ihmistä menevät kaikki omilla autoillaan kilometrikorvausten takia, kuka käyttää sitä lentoyhteyttä? Tähänhän on monissa kaupungeissa, monilla kaupunkiseuduilla, alueeseuduilla kiinnitetty huomiota. Yksi asia, mihin tässä olisi hyvä myös liikenne- ja viestintäministeriön suunnalta kiinnittää huomiota, on nimenomaan se, kuinka erilaiset tukimuodot vaikuttavat tiettyihin liikenneyhteyksiin. Tämä olisi hyvä pitää myös mielessä, kun puhutaan ja ollaan huolissaan lentoliikenteen reittien kannattavuudesta.

23.46 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä pääluokka 31, liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala, on yksi tämän talousarvion valopilkkuja, sillä täällä on oikeasti sellaisia investointeja — perusväylänpidon parantaminen ja uusia hankkeita — jotka oikeasti luovat työtä ja parantavat toimintaedellytyksiä koko maassa. Siksi onkin käsittelemättä, että kun tätä tekstiä lukee, niin täältä käy ilmi, että täällä on muun muassa tällainen 100 miljoonan varaus, jolle ei ole vielä löytynyt käyttöä, ja kuitenkin samaan aikaan täältä pääkaupunkiseudulta ja sitten tuolta poikittaisliikenteestä kavennetaan rataliikenteen varoja 15 miljoonaa euroa. Tässä talousarviokirjassa puhutaan kehityskäytävistä, joita pitäisi tukea, joten tuntuu tosi ihmeelliseltä, että pääkaupunkiseudun valmiita raideliikenneverkkoja halutaan supistaa tai niillä olevaa junaliikennettä halutaan supistaa.

Täällä nostetaan esiin uusia rahoitusratkaisuja ja todetaan, että niitä on käytettävissä, mutta sitten niitä ei ole haettu riittävästi, ja erikseen todetaan, että ei ole haettu sen takia, että ne voidaan kohdistaa vain ratahankkeisiin. No, jokainen tietää, että mitään ei ole niin paljon tällä hetkellä vireillä kuin ratahankkeita, joten herättää kyllä asianomaisessa henkilössä kysymyksen, miten on mahdollista, että liikenneministeriössä ei ole hyödynnetty näitä mahdollisuuksia, ja puhun nyt nimenomaan tästä TEN-T-tuesta, jota on haettu vain 77 miljoonaa euroa. Tämä ihmetyttää.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

23.48 **Kari Kulmala ps:** Arvoisa rouva puhemies! Olen erittäin tyytyväinen, että liikenneverkon korjausvelan vähentäminen on yksi hallituksen kärkihankkeista. Kärkihanke on erittäin tärkeä ja myös välttämätön panostus liikenteen sujuvuuden ja turvallisuuden kannalta. Kyse on myös liikenneturvallisuudesta. Myös sitä tällä hankkeella ja rahoituksella saadaan parannettua. Ensi vuonna aloitetaan 100 miljoonan euron lisärahoituksella, ja hiitaasti koko kehityskauden aikana korjausvelka alkaa taittua, mikäli perusväylänpitöön käytetään lähes miljardi euroa enemmän kuin aikaisemmin, kuten tässä esityksessä luvataan. Valitettavasti ensi vuodelle ei ole vielä tietoa, minkä verran mikin ely-keskus rahaa saa, ja tätä tietoa ely-keskukset todella odottavat, että voivat miettiä, mille teille kunnostuksia laitetaan. Esimerkiksi omassa maakunnassani Ylä-Karjalan ja Keski-Karjalan alueelle ei ole tulossa juuri minkäänlaisia tiekunnostuksia, ellei uusia suunnitelmia tehdä.

Erittäin hyvänä pidän myös sitä, että julkisen talouden suunnitelman mukaan yksityistieavustuksiin kohdistetaan 30 miljoonan euron lisärahoitus vuosina 2017–2019. Tätä on erityisesti maaseudun lähitieverkosto odottanut kuin kuuta nousevaa. Olen erittäin tyytyväinen siihen, että ensi vuonna yksityisteille osoitetaan 8 miljoonan euron rahoitus, sillä yksityisteillä on keskeinen merkitys metsä- ja biotalouden toimintaedellytyksille ja sekä vakitukselle että vapaa-ajan asutukselle. Biotalous on yksi kärkihankkeistamme, ja tällä ratkaisulla tuetaan myös tätä kärkihanketta.

Tämä korjausvelkarahoitus, joka ensi vuonna on siis yhteensä 100 miljoonaa euroa, tulee todella tarpeeseen. Se on todettu myös useissa edustajien kannanotoissa. Talousarvion täydennyksessä tästä 100 miljoonasta ehdotetaan osoitettavaksi yksityisteiden valtionapuun 5 miljoonaa euroa ja perusväylänpitöön osoitetaan tämä 95 miljoonaa euroa. Mielestäni nämä ovat oikeita päätöksiä.

Pidän tärkeänä, kuten edustaja Hoskonenkin Ilomantsista, Kimolan kanavan kunnostamista. Tällä on merkitystä Itä-Hämeen ja Kymenlaakson matkailulle ja elinkeinoelämälle. Kanavan kunnostaminen avaa myös vesitieverkoston Kouvolasta Päijänteen kautta aina Viitasaarelle asti. Tällä on vaikutusta myös elinkeinopolitiikkaan sekä työllisyyteen, joten 6 miljoonan euron panostus on tähän perusteltua.

Tein sisävesiliikenteen kehittämisestä kirjallisen kysymyksen keväällä 2015 ministerille erityisesti näiden kanavien osalta. Tällöin rahoitusta ei vielä luvattu. Keski-Suomeen on rakenteilla kuitenkin aivan uusia sellutehtaita, muun muassa Äänekoskelle, Varkauteen ja Kuopioon, jotka tarvitsevat edullista vesiväylää edullisimpana ja vähiten saastumista aiheuttavana kuljetusmuotona. Suunnitellut tehtaat ovat vesiväylien varrella. Mikäli yhdistettäisiin Päijänne ja Saimaa, Päijänne ja Mäntyharju kanavilla, pystyttäisiin turvaamaan kuljetukset sisäjärviltä merelle saakka emmekä olisi vain Saimaan kanavan varassa. Tällöin matkailu ja erityisesti suunnitteilla olevat suuret sellutehtaat ja muut teollisuuslaitokset hyötyisivät.

23.52 **Krista Mikkonen vihr:** Arvoisa puhemies! On helppo yhtyä niihin kiitoksiin, mitä täällä on esitetty perusväylän kunnossapitoon osoitettuihin rahoihin. Tiestömme on monin paikoin hyvin heikossa kunnossa, samoin rataverkko, ja korjausvelka on kasvanut, ja se kaipaa kyllä maksamista.

Mutta sitten on sanottava, että ihmetyttää suuresti tämä 15 miljoonan euron leikkaus joukkoliikenteen palvelujen ostosta, joka pääosin kohdistuu junaliikenteeseen. Käytännössä tämä tarkoittaa, että maaliskuun lopun jälkeen ei enää osteta junaliikennettä Joensuu–Nurmes-, Tampere–Keuruu-, Jyväskylä–Haapamäki–Seinäjoki-välillä eikä Joensuu–

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Varkaus-välillä, joka katkaisee poikittaisliikenneyhteyden. Junavuorot vähenevät myös reiteillä Riihimäki—Lahti, Hanko—Karjaa, Kouvola—Kotkan satama ja Kajaani—Oulu. Lisäksi Helsingin seudun lähiliikenteessä Karjaan ja Helsingin välillä liikennöivä Y-juna lopetetaan.

Näillä lakkautettavilla vuoroilla tehdään yhteensä 550 000 matkaa vuodessa, ja junaliikenne loppuu kaikkiaan 28 asemalta. Hallitus on ilmoittanut, että lakkautettavien junavuorojen reitit avataan kilpailulle. No, sittemmin olemme kuulleet, että vaikka nämä avattaisiin kilpailulle, niin korvaavaa liikennettä ei käytännössä pystytä aloittamaan siellä kuin vasta ensi vuoden lopussa. Lisäksi on aika epätodennäköistä, että näille valtion tukemille reiteille, kuten esimerkiksi Joensuu—Nurmes, löytyisi markkinaperusteisia tulijoita. Siun- tion osalta on löydetty jonkinlainen ratkaisu, mutta tässäkin kunta laitetaan maksumieheksi, mikä ei ole kyllä kestävä. Käytännössä tämä tulee tarkoittamaan sitä, että nämä muutokset pakottavat matkustajat turvautumaan yhä useammin yksityisautoiluun, sillä osalla nykyisistä yhteysväleistä bussiliikenne on käytännöllisesti katsoen olematonta. Ja toisaalta näillä on paljon kulkijoita, joille auto ei ole vaihtoehto, kuten opiskelijat, koululaiset.

Yritin tänään kysyä liikenneministeri Berneriltä kahdesti, mitä tulee tapahtumaan näille lakkautettaville vuoroille ja löytyykö siihen todella korvaavaa liikennettä, kuten hän on lupailut. Myös edustajat Myller ja Mäkisalo-Ropponen kysivät saman kysymyksen. Mutta emme saaneet mitään vastausta.

On hämmästyttävää, että valtion toimesta halutaan ajaa alas junaliikennettä, kun samanaikaisesti tiedämme, miten ympäristöystävällinen kulkumuoto juna on ja miten meidän täytyisi miettiä, miten vähennämme hiilidioksidipäästöjä.

Toimivat junayhteydet ovat tärkeitä maakunnan elinvoimaisuudelle, ja esimerkiksi Pohjois-Karjalassa nyt nämä esitetyt leikkaukset lakkauttaisivat kaiken henkilöjunaliikenteen lukuun ottamatta yhteyttä Joensuusta Helsinkiin. Joensuu korkeakoulukaupunkina on houkutellut erittäin hyvin opiskelijoita ympäri maata, mutta jos meidän junayhteytemme heikenevät näin rajusti, on selvää, että myös opiskelijoiden tulo kaupunkiin vähenee.

Näiden junaliikenteen säästöjen lisäksi joukkoliikenteen säästöistä reilu miljoona kohdistuu kehittämishankkeisiin, joilla pyritään kehittämään joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä, kilpailukykyä ja houkuttelevuutta pitkällä aikavälillä. Säästötoimien seurauksena joukkoliikenteen digitalisaatiohankkeet uhkaavat viivästyä. Muun muassa joukkoliikenteen ja laajemmin liikkumisen palveluiden kehittäminen yhteiskäyttöiseksi lykkääntyy, mikä niin ikään heikentää joukkoliikenteen houkuttelevuutta.

Toivoisin, että eduskunta voisi vielä harkita, että tämä 15 miljoonaa palautettaisiin budjettiin ja ainakin etsittäisiin kestäviä ratkaisuja siihen asti, kun saadaan tehdä järkevää kilpailuttamista henkilöliikenteelle. Ja on aivan selvää, että kilpailu kannattaa aloittaa siellä, missä on myös markkinoita, ja esimerkiksi Pohjois-Karjalalla todellisia markkinoita joukkoliikenteessä ei ole.

23.57 Marisanna Jarva kesk: Arvoisa rouva puhemies! On ehdottoman tärkeää, että koko Suomen liikenneyhteyksien kehittämiseen panostetaan vihdoinkin merkittävästi. Tie- ja rataverkkoon panostetaan esimerkiksi yhteensä lähes miljardin euron edestä. On annettava kiitos siitä, että esimerkiksi Viitostielle ohjataan korjausrahaa, jotta yksi pääväylis- tämme saadaan vihdoin asialliseen kuntoon. Myös valtatie 22:lle on löydyttävä rahaa jat- kossa.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Tämä alempiasteisen tieverkon kunnostaminen on myös erittäin tärkeää. Tähän on tällä hetkellä jo viimeiset hetket käsillä tiestön heikon kunnon vuoksi. Maakuntiin tullaan mahdollistamaan liikenteen kärkihankkeita hallituskauden aikana myös valtion uusilla rahoituskeinoilla.

Arvoisa puhemies! Suomessa on myös tehtävä liikenneministeriön johdolla niin juna- kuin lentoliikenteeseenkin ja koko liikennealalle uudistus, jolla lisätään kilpailua ja saadaan liput halvemmiksi, jotta matkustajia saadaan vuoroille enemmän. On tärkeää, että kansalaisia saadaan enemmän myös yksityisautoilun piiristä joukkoliikenteen pariin jo ympäristösyistä.

Arvoisa puhemies! Maakuntien liikenneyhteyksien jatkuva näivettyminen on saatava loppumaan. On tärkeää, että esimerkiksi junavuorojen vuosikautia jatkuneen lakkauttamisen sijaan vuoroille asetetaan nyt ennen kokonaisuudistusta velvoiteliikennettä tai näille lopetettaville yhteyksille etsitään korvaavat yhteydet, näin esimerkiksi myös Kajaani—Oulu-välille. Maakuntien asukkaita ei jätetä siis tällä kaudella pulaan. Yritystoimintaan ja investointien saamiseksi luodaan näitä mahdollisuuksia koko maassa.

0.00 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Haluan edellistä puheenvuoroani täydentää vielä sisävesiliikenteen osalta.

Edustaja Kulmalaa haluan kiittää erinomaisesta puheenvuorosta koskien sisävesireittien kehittämistä. Jos haluamme tähän maahan luoda aidon kotimaisen sisävesiliikenteen, se tarkoittaa todellakin Mäntyharjun kanavan rakentamista, jolla yhdistetään Saimaan ja Päijänteen vesistöt. Kysymyksessä olisi sellainen liikenneteko, joka toisi 80 prosenttia Suomen metsävaroista ympärivuotisen vesiliikennereitin piiriin, mikä parantaisi olennaisesti metsäteollisuuden kilpailukykyä ja pudottaisi kuljetuskustannuksia noin 5 prosentin verran nykyisestä. Se on juuri se ero, joka erottaa, millä me muun muassa häviämme ruotsalaiselle metsäteollisuudelle kauppoja maailmanmarkkinoille tänä päivänä. Se toisi kaksi etua. Moni pelkää Etelä-Suomen satamissa ja tuolla länsirannikon satamissa, vähenisikö liikenne heiltä. Ei suinkaan, vaan se lisääntyisi. Syöttöliikenne sisävesiltä tulisi laivoja käyttäen merisatamiin, joista liikenne jatkuisi isommilla laivoilla eteenpäin. Kun liikenne lisääntyisi, niin kannattavuus paranisi.

Sen takia tämä hanke on erittäin erittäin sopiva Euroopan TEN-T-verkkoon. Sieltähän ei voida rahaa hakea vaikka perusradan- tai perustienpitoon vaan ainoastaan kehittämishankkeisiin, joilla luodaan jotain merkittävää uutta esimerkiksi oppositiossa olevien vihreiden hyvien ympäristöperusteiden takia. Keskusta on näitä periaatteita ajanut koko yli satavuotisen historian aikana, ja tähän on moni tullut sen jälkeen mukaan, se on hieno asia. Nämä TEN-T-verkon rahat ovat nimenomaan sellaisia hankkeita varten, joilla voidaan kehittää jotain uutta ja merkittävää ja luoda uutta liikennekulttuuria joko ympäristön kannalta tai muuten liikenteen sujuvuuden kannalta. Nimenomaan sisävesireitistö olisi tätä.

Ajatelkaa Suomea tänä päivänä. Meillä on talvi mennyt kohtuullisen lyhyeksi. Sisävesiliikenteen kulkumahdollisuudet ovat lähes ympärivuotisia nykyään, ja se toisi turistiliikenteen Suomen sisävesille. Meillä siis nykyisten sisävesireittien varrella muun muassa rakas kotimaakuntamme pääkaupunki Joensuu olisi todella vilkas sisävesiliikennekaupunki. Tänä päivänä siellä vain harva isompi alus käy kesäisin, mutta jos tämä rakennettaisiin, meillä olisivat kaikki Suomen sisävesireittien varrella olevat kaupungit vilkkaita kaupunkoja, Iisalmi mukaan lukien. Tämä olisi valtava edistysaskel suomalaisessa liikennepolitiikassa.

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

Kun pääministeri Paavo Lipposen aikana tehtiin tutkimus Kymijoen kanavoinnista, se tutkimus tähtäsi vain ja ainoastaan siihen, että sitä kanavaa ei rakenneta. Siinähan muun muassa Kouvolan kohdalla muutamassa kohdassa rakennettiin kanava kuivalle maalle, vaikka valtava joki on vieressä. Se on aivan sama asia kuin yrittäisi rakentaa lentokenttää maan alle — yhtä mahdoton tehtävä. Tässä asiassa voisi todeta, että kun järki voittaisi tämän kansakunnan, niin me olisimme paljon pitemmällä.

Jos me todella haluamme tätä maata kehittää, niin meidän on tehtävä jotain isoa, ja se toinen iso asia on Jäämerelle rakennettava junayhteys. Tästähan entinen pääministeri Paavo Lipponen on tämän pohjoisen ulottuvuuden aikana luonut idean, ja se on hyvä idea. Siitä pitää antaa erikoiskiitos hänelle. Mutta se pohjoinenkin ulottuvuus on pelkkää sanahelinää niin pitkään ennen kuin tehdään jotakin. Ensimmäinen teko, mikä pitää tehdä, on ehdottomasti suomalainen ratayhteys Jäämeren rantaan, ja siihen ovat norjalaiset tarjonneet meille erinomaisen mahdollisuuden muun muassa Kirkkoniemien kautta. He ovat ihmetelleet monessa yhteydessä, miksi Suomi ei rakenna pohjoista rautatietä kohti Jäämerta. He olisivat valmiita investoimaan oman osansa Norjan puolelle. Suomen ei tarvitsisi omia rahoja panna sinne ollenkaan, vaan Norja laittaisi omat rahansa. Saisimme ympärivuotisen sataman pohjoiseen, joka olisi valtava edistysaskel. Kun Kuolan niemimaan valtavia luonnonrikkauksia ajatellaan, meidän olisi tämä yhteys luotava.

Jos me keskitymme siihen, korjaammeko kolme kilometriä tuota tietä tai tätä tietä, se on pikku sanahelinää pienten asioiden parissa. Suomen on otettava jonain päivänä omista kohdaloistaan vaari ja tehtävä jotain sellaista, jolla me tätä maata kehitämme. Nämä kaksi hanketta — sisävesireittien kehittäminen, Mäntyharjun kanavan rakentaminen elikkä Päijänne—Saimaan yhdistäminen on se numero yksi. Se maksaisi noin miljardi—kaksi, ja kymmenelle vuodelle jaettuna sillä ei olisi mitään arvoa Suomen vuosittaisessa talousarviossa, ja jos TEN-T-verkon rahaa saisi jonkun 20—30 prosenttia avustuksena sieltä, niin olisi pikku juttu koko Suomen budjetissa tällainen valtava hanke. Suuruusluokka lienee sama kuin rakennettaisiin tämä rautatie Jäämerelle, mutta molemmat nostaisivat suomalaisen elinkeinoelämän aivan uuteen kukoistukseen, ja sellaisia hankkeita tämä maa tarvitsee. Me emme tarvitse mitään silittelyjä emmekä mitään muutakaan. Meillä on raaka-aineet, me tarvitsemme vain hyvät kuljetusväylät, ja siihen meillä on luontaiset mahdollisuudet.

0.05 Anne Louhelainen ps: Arvoisa puhemies! Päijät-Hämeessä on Lahden eteläisen kehätien vt 12:n rakentamista suunniteltu vuosikymmenien ajan. Nykyisin tielinjaus kulkee tärkeiden ja arkojen pohjavesialueiden päällä. Tiellä kulkee päivittäin paljon rekkoja, joiden sisältö aiheuttaisi korvaamatonta vahinkoa pohjavesille. Erilaisia läheltä piti -tilanteita tapahtuu päivittäin. Vilkkaasti liikennöity tie kulkee Lahden kaupungin läpi. Lähellä on kouluja, ja kohta myös uusi matkakeskus avautuu.

Liikenneministeri Berner totesi täällä tänään, että rahoitusmallit ja erityisesti uusien rahoitusmallien etsiminen ovat keskeinen asia myös liikennehankkeissa. Tämä kireä taloustilanne vaatii innovatiivisuutta, ennakoluulottomuutta sekä myös vastuunottoa. Täällä on paljon painotettu sitä, että valtion pitää kantaa vastuuta myös liikennehankkeista eikä sälyttää vastuuta kunnille.

Hollola ja Lahti pyrkivät kuitenkin toimimaan edelläkävijöinä innovatiivisten liikenne- ja rahoitusratkaisujen etsijöinä. Kunnat ovat tarjonneet hallitukselle mahdollisuutta hyödyntää kuntien 28 prosentin rahoitusta hankkeelle. Se vaatisi uutta lainsäädäntöä ja uudenlaista otetta suurien tieliikennehankkeiden toteutukseen. Olen erittäin iloinen, arvoisa pu-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

hemies, siitä, että alueen poliittiset päättäjät ja kahden eri kunnan päättäjät sekä myös täällä eduskunnassa niin opposition kuin hallituksenkin edustajat ovat tiukasti tämän hankkeen takana. Tämän on todennut täällä tänään myös edustaja Kari omassa puheenvuorossaan.

Lopuksi, arvoisa puhemies, hennon sanoa, että tämä on sitä alueellista yhteen hiileen puhaltamista — etten sanoisi sitä kuuluisaa Hollolan henkeä. (Eduskunnasta: Ja Lahden!)

0.07 Antero Laukkanen kd: Arvoisa puheenjohtaja! Täällä edustaja Mikkonen puhui erittäin hyvin tästä 15 miljoonan leikkauksesta, ja se tässä miljardikokoluokassa kyllä todella ihmetyttää. Vielä halusin siihen palata sen verran, että tämä 15 miljoonaa olisi voitu helposti sisäisillä siirroilla tämän kohdan 31 sisällä hoitaa niin, että tästä ei olisi syntynyt mitään tällaista kalabaliikkia, mikä nyt on syntynyt.

Suomi on valinnut liikennepoliittisessa linjauksessaan raiteet keskeiseksi liikkumisen välineeksi. Se on kestävä kehityksen mukaista, se on edullista. Nämä rataverkot ovat kohdallaisessa kunnossa, ja niitä parannetaan koko ajan. Esimerkiksi tämä Joensuu—Varkaus-välin rata Savonlinnan kohdalla on lähes kokonaan uusittu viime vuosien aikana ja nyt se tällä säästöllä tehdään lähes käyttämättömäksi. Tämä päätös on kertakaikkisen kummallinen, ja sitä on hyvin vaikea ymmärtää. Sen tähden kyllä yhdyn tähän edustaja Mikkosen huoleen ja toiveeseen siitä, että vielä tämä peruttaisiin.

Sitten tämä kohtuuttomuus, että yksi pieni Siuntion kunta joutuu sitten laittamaan omat rahansa, koska heillä ei ole itse asiassa vaihtoehtoja: He ovat kaavoittaneet koko sen aseman seudun. Sinne on muuttanut uusia perheitä, ja kun he ovat saaneet nämä talonsa valmiiksi, tulee ilmoitus, että heiltä viedään ratayhteys. Näin ei voi toimia. Se ei ole enää oikein.

0.09 Joona Räsänen sd: Arvoisa puhemies! Rohkenen vielä tähän loppuun ottaa puheenvuoron, kun on tullut niin hyviä esityksiä niin hallituspuolueiden edustajilta kuin myös sitten oppositiopuolueiden kansanedustajilta liittyen nyt tähän pääluokkaan. Tässä aloin vain sitten itse miettimään, kun näitä esityksiä vähän summailin, että onkohan nyt kuitenkin käynyt niin, että puhutaan aika lailla miljardiluokan uusista hankkeista. Myös hallituspuolueiden edustajilta tulee aika paljon näitä miljardiluokan hankkeita, ja sitten muussa keskustelussa, kun täällä salissa on tätä budjettia käsitelty, yleensä on ollut niin hyvin niukkaa, että ei oikein mitään voida tehdä. Että nyt tuntuu siltä, että kaikkea voidaan tehdä, ja sitten kun puhutaan esimerkiksi vaikka tästä 15 miljoonan ostopalveluleikkauksesta, niin sitä ei mitenkään voida perua, koska se on nyt niin ratkaiseva säästö tässä hallituksen säästöohjelmassa, että se pitää saada. Toivoisin hieman jonkunäköistä johdonmukaisuutta siihen.

Niin kuin me kaikki tiedämme, liikennepoliittikka on se tämän maan verisuonisto, mikä pitää pitää pyörimässä, jotta meillä elinkeinoelämäkin pyörii ja joka puolella Suomea on niin asumisen, elämisen kuin myös työssäkäynnin edellytykset. Kyllä se liittyy myös silloin siihen, että todella yritettäisiin pitää tämä koko verisuonisto kunnossa eikä niin, että esimerkiksi nyt vaikkapa tämän Y-junan lakkautuksen osalta ihan kohtuuttomaan asemaan laitamme läntisen Uudenmaan kuntia, Siuntio mukaan lukien mutta myös Inkoo ja myös Karjaa siinä osana Raaseporia. Olisi hyvä, että myös hallituspuolueiden edustajat tämän muistaisivat, kun nyt näitä uusia hankkeita ja uusia perusparannuksia paljon myös täällä viljellään, mikä on kyllä todella hyvä asia, koska tässä taloudellisessa tilanteessa oli-

Budjetin alikohta PTK 82/2015 vp

si varmaan järkevää, että niissä asioissa, missä Suomi pystyisi käyttämään omaa vipuvarttaan julkisella rahalla ja pystyisi myös aktivoimaan sitä yksityistä rahaa erilaisiin investointeihin, kaikki mahdollisuudet käytettäisiin mukaan lukien se, että aktiivisesti haetaan esimerkiksi näihin TEN-T-verkoston hankkeisiin rahoitusta Euroopan unionilta.

0.11 Antero Laukkanen kd: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Räsänen puhui kyllä hyvin.

Vielä eräs näkökulma: Kun jossain kantakaupungilla tai taajamassa joltain ratayhteydeltä harvennetaan vuoroja tai muuta, yleensä siellä on valmis linja-autoliikenne ja vaihtoehtoja. Mutta tässä Siuntion tapauksessa oppilaiden valtuuskunta kävi täällä kertomassa, että heillä ei ole vaihtoehtoja. He joutuvat menemään kouluihin monta tuntia aikaisemmin sen tähden, että heiltä viedään nyt liikenneyhteydet. Nämä ovat tällaisia asioita, että nämä ovat kohtuuttomia.

Yleiskeskustelu päättyi ja pääluokan käsittely keskeytettiin.