

## Plenum

**Onsdag 18.12.2024 kl. 10.00—19.50**

### 3.6. Huvudtitel 31 Kommunikationsministeriets förvaltningsområde

**Förste vice talman Paula Risikko:** Nu presenteras huvudtitel 31 om kommunikationsministeriets förvaltningsområde.

Den allmänna debatten om huvudtiteln pågår i detta skede högst till klockan 13.30. — Nu debatt. Först delegationens ordförande, ledamot Heinonen. Varsågod.

#### *Debatt*

12.15 **Timo Heinonen kok** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvä liikenneministeri, hyvät edustajakollegat ja muut täysistuntoa seuraavat! Haluan alkuun tässä joulun alla kiittää liikenneministeri Lulu Rannetta työstä liikennesektorin eteen ja ministeriön väkeä kaiken kaikkiaan ja myös eduskunnan liikennevaliokuntaa lainsäädäntötyöstä ja myös tämän budjetin käsittelystä asiantuntijavaluokuntana puheenjohtaja Ovaskan johdolla ja myös valtiovarainvaluokunnan liikennejaostoa ja valuokuntamme erinomaista ja osavaa valuokuntaneuvosta Jonna Berghälliä. Kiitos myös ely-keskuksille ja Väylälle — muun muassa näille — hyvästä yhteistyöstä.

En tässä puheenvuorossani käy laajasti läpi sitä, mitä kaikkea talousarvio pitää sisälleen. Ne olemme käsitelleet aika isosti silloin lähete keskustelussa. Nyt keskityn ehkä enempi siihen, mitä muutoksia ja lisäyksiä eduskuntakäsittelyn aikana tähän kokonaisuuteen teimme.

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle esitetään siis määrärahoja noin 3,8 miljardia euroa, mikä on 193 miljoonaa euroa enemmän kuin tämän vuoden varsinaisessa talousarviossa. Pitkäjänteinen liikennesuunnittelu on päivitysvaiheessa. Liikenne 12 -suunnitelman päivitystä tehdään parhaillaan, ja se tulee kattamaan tulevia vuosia aina 30-luvun puolenvälin yli.

Isona kokonaisuutena kävimme läpi huoltovarmuutta ja kokonaisturvallisuutta, jotka näkyvät nyt aivan uudella tavalla myös meidän liikenneverkon kokonaisuuksissa — palaan siihen hieman myöhemmin, kuten myös kuljetuksiin normaali- ja poikkeusoloissa, GPS-häiriöihin ja myös tietoliikenneyhteyksiin, joissa tällä hetkellä tapahtuu muutoksia 4G- ja 5G-verkkojen yleistessä ja toisaalta 3G-verkkojen alasajon myötä. Valuokuntana totesimme, että operaattoreiden tulisi kiinnittää huomiota korvaavien verkkojen rakentamiseen ennen vanhojen verkkojen alasajoa. Meidän pitää huolehtia, että meillä on toimivat verkot koko maassa myös näiden muutosten aikana.

Liikenne- ja viestintäverkot -kohdassa perusväylänpitoon esitetään rahaa enemmän kuin tänä vuonna ja lisäksi 200 miljoonaa euroa perusväylänpitoon. Isona kokonaisuutena on tietysti tämä korjausvelkakysymys, jossa peruslähtökohta on ehkä se, että meillä teitä pitäisi päällystää vuosittain noin 4 000 kilometriä, jotta korjausvelka ei kasvaisi. Esimerkkinä voisi todeta, että tähän 4 000 kilometriin on päästy hyvin harvoin vuosina, eli oikeas-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

taan eri hallitusten kausilla yksittäisinä vuosina tähän tavoitteeseen on voitu päästä ja siten monina vuosina on jääty selvästi siitä jälkeen. Tämä ei ole syytös menneille hallituksille eikä muutenkaan vaan ehkä enempikin sellainen toteamus, että meidän pitäisi tässä salissa yli hallitus—oppositio-rajojen ymmärtää, että kyse on meidän yhteisestä kansallissomaisuudestamme, ja nyt meillä käy niin, että kun tätä työtä ei ole otettu tarpeeksi vakavasti, meidän korjausvelkamme itse asiassa kasvaa. Meidän korjausvelkamme oli vuonna 2019 noin kaksi ja puoli miljardia ja 2023 yli neljä miljardia. Siinä toki tapahtui tiettyjä eroja siinä, millä tavalla tätä laskettiin, mutta isoin syy on toki kustannusten nousu ja vielä isompi se, että sillat, teiden rungot ja nämä vaativat yhä isompaa korjausta.

Olen itse esimerkkinä käyttänyt ja aika usein todennut, että kun saamme palautetta, että joku sanoo, että ”en minä tarvitse maaseudun alempaa tieverkkoa”, niin olen sitten todennut, että ei tuolla Ullanlinnassa, ei Kampissa, ei Tampereen keskustassa, missä voi toki ilman omaa autoa pärjätä, ruokaa kauppoihin tule ilman meidän maaseudun alempaa tieverkkoa. Ne kulkevat sieltä maataloilta ensin tehtaisiin, tehtaista kauppoihin, ja nämä kuljetukset muuten pääosin tapahtuvat kumipyöräliikenteellä.

Nostamme esille myös vahvasti alemman tieverkon kunnostuksen mutta myös ylläpidon. Haluan tässä kiittää jaoston jäsentä, edustaja Hoskosta siitä, miten aktiivisesti olette pitänyt esillä nimenomaan tätä tieverkon kunnossapitoa — niin kesäkunnossapitoa kuin myös talvikunnossapitoa — ja voisi sanoa, että edustaja Hoskosen ansiosta meidän mietinnössämme olemme maininneet myös tiehöylät, jotka ovat Suomessa tällä hetkellä — tiekarhut — ehkä uhanalaisempia kuin nuo oikeat karhut. Eli iso kysymys on myös se, että kun kilpailutuksia tulevaisuudessa tehdään, näitä vaatimustasoja pitäisi entistä vahvemmin nostaa esille, että tiet pysyisivät hyvässä kunnossa.

Meidän mietinnössämme on esillä myös MAL-sopimukset. En niitä tässä sen pidemmälle käy. Kipupisteistä voisin mainita kävelyn ja pyöräilyn edistämisen hankkeille tulleet aika pienet määrärahat — tarpeet olisivat siellä huomattavasti suurempia — kuten myös yksityistieavustuksiin kohdennettu määräraha. Vuonna 2025 on tarkoitus aloittaa kuusi uutta isompaa tiehanketta, vt 15, vt 21, vt 8 ja seututie 724. Sitten rautatiepuolelta ehkä nostan tämän Digiradan, joka usein jää vähän sellaiseksi hämäräksi, eikä välttämättä aina oivalleta ja ymmärretä, mistä siinä on kyse. Se on meidän rautatieverkon sujuvuuden mutta myös turvallisuuden kannalta äärimmäisen tärkeä asia.

Lentoliikenteeseen en tässä sen enempää mene. Me olemme kiinnittäneet huomiota myös näihin ostopalveluvuoroihin, ja niitä tulee tarkkaan seurata ja varmistaa, että meillä nämä palvelut tulevaisuudessakin toimivat.

Arvoisa rouva puhemies! Tässä lyhyesti aika vauhdilla läpikäytynä tämä esittely, ja toivottavasti debatin ja keskustelun aikana sitten pääsemme syvemmin eri kohtiin paneutumaan. Mutta lämmin kiitos vielä ministeri Ranteelle ja koko väelle, jotka olette tähän liikennesektoriin paneutuneet työssänne.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia jaoston puheenjohtajalle. — Ja sitten ministeri Ranne, olkaa hyvä.

**12.22 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Arvoisa puhemies! Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on merkittävä Suomen turvallisuuden, talouden ja tulevaisuuden rakentaja, ja tämä näkyy paitsi tässä keltaisessa kirjassa myös kokonaisuudessaan hallituksen toiminnassa. Me kohdistamme merkittävästi määrärahoja nimenomaan

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

liikenneverkon toimintavarmuuteen ja kestävyYTEEN näinä talouden ja turvallisuuden kanalta epävarmoina aikoina.

Kuten jaoston puheenjohtaja tuossa äsken esitteli, meillä on pääluokan pohjana 3,8 miljardin euron potti, joka on siis lähes 200 miljoonaa enemmän kuin tämän vuoden varsinaisessa talousarviossa. Suurin osa määrärahoista osoitetaan väyläverkon kehittämiseen ja korjausvelan kasvun torjumiseen. Investoinneilla vahvistetaan tavaroiden ja ihmisten sujuvaa ja turvallista liikkumista, kilpailukykyä, yritysten toimintaedellytyksiä, turvallisuutta, huoltovarmuutta ja sotilaallista liikkuvuutta. Teiden, rautateiden, satamien ja jäänmurron täytyy vastata tarpeeseen ihan tavallisessa arjessa ja myöskin poikkeavissa tilanteissa.

Liikenne- ja viestintäverkoille ehdotetaan 2,17 miljardin euron määrärahaa. Väylänpidossa huolehditaan ensisijaisesti verkosta, joka on tärkeä kansalaisille, yrityksille ja koko yhteiskunnalle laajemmin. Liikenneturvallisuus ja digitalisaation mahdollisuudet korostuvat. Perusväylänpidon määräraha vuodelle 25 on noin 1,6 miljardia euroa. Ehdotamme käynnistettäväksi 13 uutta tiehanketta ja neljä uutta ratahanketta. Näiden valtuudet ovat yhteensä yli 900 miljoonaa euroa.

Liikenteen ja viestinnän palveluiden määrärahaksi esitetään 842 miljoonaa. Näillä palveluilla turvataan siis koko liikennejärjestelmän toimivuutta ja turvallisuutta ja luodaan edellytyksiä liikennejärjestelmän ja siihen liittyvien palvelujen kehittämiseksi. Näitä viestintäpalveluita ja viestintäverkkojahan hyödynnetään laajasti yhteiskunnan palveluiden tuottamisessa ja kulutuksessa.

Hallinnonalamme virastot osallistuvat myöskin säästötalkoisiin. Virastojen yhteenlasketut toimintamenomäärärahat pienenevät. Tehostamme ja parannamme tuottavuutta.

Arvoisa puhemies! Kumipyörät ovat elintärkeitä kansalaisille, yrityksille, työssäkäynnille ja huoltovarmuudelle, koko suomalaiselle yhteiskunnalle nyt ja tulevaisuudessa. Huoli teiden kunnosta on meille kaikille yhteinen. Huonokuntoisten teiden määrä on kasvanut useamman hallituskauden ajan ja tämä hallitus on tarttunut toimeen ja tehnyt tähän mennessä esityksiä ja päätöksiä tiehankkeille jo noin puolentoista miljardin euron edestä. Tämä on kaksi kertaa enemmän kuin edellinen hallitus teki koko kautensa aikana.

Kuluneen vuoden aikana olemme myös onnistuneet pysäyttämään huonokuntoisten päällystettyjen teiden kilometrimäärän kasvun ja käytännössä myös sen euromääräisen korjausvelan kasvun. Tämä on kuitenkin hetkellinen onnistuminen, ja me tarvitsemme tähän pitkäjänteistä yhteistä rahoitusta, jotta voimme onnistua tulevaisuudessa yhtä hyvin. Ensi vuonna saamme toki tälle urakalle 200 miljoonan euron lisärahan. Valtiovarainvaliokunnan mietinnössäkkin on esitetty ensi vuodelle lukuisia tarpeellisia perusväylänpidon kunnostuskohteita 30 miljoonan edestä, ja tästä kiitän teitä valiokunnassa. Yhteisenä tavoitteena on siis, että korjausvelka saadaan jatkossa vähennettyä pysyvällä ja riittävällä perusväylänpidon rahoituksella. Haemme ratkaisua paitsi päivittämällä Liikenne 12 -liikennejärjestelmäsuunnitelmaa, joka tulee todellakin painottamaan hyvin paljon turvallisuutta, toimivuutta ja kestävyTTYä, myöskin verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksella, joka on juuri meneillään.

Arvoisa puhemies! Turvallisuusympäristömme muutokset sekä teknologia- ja digitalisaatiokehitys edellyttävät myös kyberturvallisuuden vahvistamista. Uudistettu kyberturvallisuusstrategia edellyttää tietenkin myöskin pitkäjänteistä rahoitusta suomalaiseen kyberturvallisuuden osaamiseen ja Traficomin Kyberturvallisuuskeskuksen toimintaan. Meidän on parannettava laajalla rintamalla yhteisesti kansalaisten kybervalmiuksia, ja varautumista on kehitettävä. Ehdotamme siis lisärahaa myöskin havainnointi- ja varoitusjär-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

jestelmien turvaamiseen ja EU:n kyberturvallisuudirektiivin kansalliseen toimeenpääntöön. Jatkamme lisäyksesityksiä vuodesta 26 alkaen tarvittavista kyberrahoituksista kevään puoliväliriihessä. — Kiitos tähän loppuun vielä valtiovarainvaliokunnalle, liikenne- ja viestintävaliokunnalle sekä jaostolle yhteistyöstä ja myöskin eduskunnan pään virkamiehille. Meillä on yhteinen tavoite, ja tästä on hyvä jatkaa. Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** No niin, kiitos oikein paljon esittelyistä. — Me käytämme tämän koko tunnin ajan nyt debattiin, ja kaikki te, jotka haluatte varata vastauspuheenvuoron, tehkää se V-painikkeella ja nousemalla seisomaan. — Valiokunnan puheenjohtaja, edustaja Ovaska aloittaa, ja sitten jaoston puheenjohtaja Heinonen jatkaa.

**12.28 Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille ja jaoston puheenjohtajalle puheenvuoroista. Ihailen myös sitä, että semmoinen uho on jäänyt pois. Ne realiteetit, missä tilanteessa meidän tiet ja väylät ovat, ovat todella karmeat olleet jo pitkään. Ja niin kuin jaoston puheenjohtaja hyvin kuvasi tätä meidän väyläpolitiikkaamme, niin sehän on poukkoilevaa. Aina hallitukset vaihtuvat, sitten on muutama vuosi, jolloin panostetaan oikein paljon, laitetaan teitä kuntoon. — Muistan, tämä oli Marinin aikaan, kun Marinin hallitus aloitti, Sipilän hallituksen aikaan, päästiin noin 4 000 kilometriin alkuvuosina viime kaudella, ja nyt kävi taas sama, kun Orpon hallitus aloitti. — Eli ne korotukset tulevat tähän alkuun, ja sitten valitettavasti se taso taas laskee. Meidän pitäisi pystyä luomaan sellaista väyläpolitiikkaa, joka ennakoii ja varautuu tuleviin vuosiin. Tietysti odotukset ovat tosi kovia nyt tämän Liikenne 12 -suunnittelun kanssa. En ole ryhmän jäsen, mutta olen kuullut, että ryhmän kokouksia aina vähän perutaan ja sitten tulee yllättäen uusia. Kysyisin siitä, mikä on nyt tilanne tämän Liikenne 12 -suunnittelun kanssa. Milloin alueet ja Väylä ja kumppanit saavat tämän luonnoksen nähtäville ja lausuttavaksi, koska siihen on paljon odotuksia?

Toinen asia, josta valiokunta kantaa kovaa huolta, on tämä kyberturvallisuus. Meidän pitäisi varautua siihen, että meidän Kyberturvallisuuskeskus pystyy päivystämään ympäri vuorokauden, ja nyt valitettavasti näin ei ole. Nämä uhkakuvat, mitä meidän ympärillämme on, vain tulevat lisääntymään, joten toivoisin, että hallitus kohdistaisi enemmän panostuksia jatkossa kyberturvallisuuteen.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Heinonen.

**12.30 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Se on juuri näin kuin valiokunnan puheenjohtaja Ovaska tuossa edellä totesi. Vaikka tänä vuonna me pääsimme tuohon 4 000 kilometrin tavoitetasoon ja tulemme pääsemään lähelle myös ensi vuonna, niin viime vuosina olemme jääneet toistuvasti tästä 4 000 kilometrin päällystystavoitteesta lukuun ottamatta koronaelvytysvuotta 2020, jolloin siihen päästiin, mutta esimerkiksi vuonna 23 asfalttia tehtiin ennätyksellisen vähän eli vain noin 1 400 kilometriä. Samaan aikaan nämä kustannukset ovat nousseet. Tässä viitattiin Sipilän hallituskauteen. Silloin 50 000 euroa riitti yhden asfalttikilometrin tekoon, ja nyt kustannukset ovat noin 150 000—200 000 euroa per kilometri. Se ei ole pelkästään kustannusten nousua bitumis- ja muualla, vaan isolta osin on kyse siitä, että sillat, teiden rungot ovat niin huonossa kunnossa, että vaaditaan stabilointia ja muuta. Nyt meidän pitäisi saada tässä yhteinen tahotila niin, että laitetaan nämä kuntoon, sillä niin kuin tässä meidän mietinnössämme tode-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

taan, vuonna 29 korjausvelka on arviolta yli viisi miljardia. Eli tehtävää tässä toden teolla tulee riittämään.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten valiokunnan varapuheenjohtaja Furuholm.

**12.31 Timo Furuholm vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun hallituksen liikennepolitiikkaa kauempaa katsoo, niin saattaa tulla tosiaan sellainen fiilis, että hyvin menee, mutta kun sitä sitten lähempää alkaa tarkastelemaan, niin huomaa, että tässä on rakennettu tämmöinen kestävätkin rakennelma, joka ei kaikin osin ole ajassa kiinni.

Nostan esiin, kuten jaoston puheenjohtajakin, kävelyn ja pyöräilyn, sen tukemisen. Se on laiminlyöty lähes kokonaan. Joukkoliikennettä ei tueta siinä määrin, mitä esimerkiksi kasvavat kaupungit tarvitsevat, jolloin sitten esimerkiksi paine päästövähennyksistä siirtyy kaupunkien ulkopuolelle. Myös huonosti kohdistuva ajoneuvoveron lasku sekä bensale aiheuttavat sen, että päästöjä on jatkossa vain lisää. Myös teiden kuntoa ja niiden korjaamista rahoitetaan valtion omaisuutta myymällä, eli tietyllä tapaa paine ja tietyt toimet siirtyvät tulevalle hallitukselle. Kysynkin nyt ministeriltä, onko tämä sellaista kestävästä ylituotokautista liikennepolitiikkaa, jonka jaoston puheenjohtajakin mainitsi. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Perholehto.

**12.33 Pinja Perholehto sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministerille ja muille tästä esittelystä. Ensinnä haluan sanoa, että jaan huolen, jonka valiokunnan puheenjohtaja Ovaska nosti esiin koskien Liikenne 12 -työtä. On kovin harmi, että se on venynyt.

Toinen asia, jonka haluaisin nostaa tässä esiin, koskee liikenteen verotuksen kokonaisuudistusta. Se on niin ikään valtava kokonaisuus, johon myös liikenne- ja viestintävaliokunta on lausunnossaan kiinnittänyt huomiota siltä osin, että kun vihreä siirtymä etenee myös liikennesektorilla, niin tällä on väistämättä vaikutuksia myös siihen, missä määrin tuloja voidaan esimerkiksi verotuksella kerätä. Ylipäättään kustannuspaineet ovat aika kasvavia, jos vaikkapa katsotaan kotimaisia satamia, joissa tarvitaan kuitenkin liikenteen osalta myös panostuksia. Tämän vuoksi oikeastaan kysyisin, onko, ministeri, todella niin, että nyt ensi vuosi tehdään analyysiä ja sen jälkeen mahdollisesti toinen vuosi työryhmässä pohditaan tätä verotuksen kokonaisuudistusta, ja sen jälkeen käy jopa niin, [Puhemies koputtaa] että tätä uudistusta ei tämän hallituskauden aikana ehditä ollenkaan toteuttamaan.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen.

**12.34 Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hiukan ehkä liiankin ruusuista kuvaa tilanteesta näytetään. Kiitos, että bitumi on tuoksunut, mutta se menee tällä hetkellä pääosin pääväylille, niin kuin tässä on todettu, ja se kaksi kolmasosaa meidän palveluverkosta jää tällä hetkellä sitten näitten kunnostamistoimenpiteitten ulkopuolelle. Sitä myötä erityisesti alemman tieverkon korjausvelka kasvaa. Sen hintalappu alkaa olla kaksinkertainen näissä alemman tieverkon korjaushommissa, ja se haastaa sitten tätä rahoitusta.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Ihmettelen tätä parlamentaarista liikennejärjestelmätyötä. Kaksi kuukautta työ on seisonut, ja meillä ilman mitään perusteltuja syitä kokouksia perutaan päivää kahta ennen. Kyllä minä nyt toivoisin, että edes parlamentaarisen työryhmän jäsenille ilmoitetaan, miksi nämä kokoukset perutaan. Nyttén tuli päivän kahden varoitusajalla budjettiviikolle, huomiseksi kokous. No, kukahan meistä sinne pystyy osallistumaan? Tämän piti olla alun perin lokakuussa lausunnolla, [Puhemies: Aika!] mutta varmaan siirtyy ensi vuodelle pitkälti.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

**12.35 Marko Kilpi kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Haluaisin heti alkuun kiittää ministeriä hyvästä ja määrätietoisesta työstä hallinnonalalla ja hyvästä yhteistyöstä myös tuon valiokunnan kanssa. Tämmöisinä aikoina tämmöisessä erinomaisen haasteellisessa taloustilanteessa työ ei ole helppoa. Tämä kolmen miljardinkin investointitavoite väyliin on todella kunnianhimoinen, ja siinä työtä riittää, mutta varmasti hyvältä näyttää.

Haluaisin kysyä yhtä asiaa niin sanotusta AVMS-direktiivistä, joka on myös tuonne hallitusohjelmaan kirjattu, sen implementoinnista. Missä vaiheessa tämä on menossa? Sillä saataisiin rahaa suomalaiseen televisioon ja elokuvatuotantoon. Tällä hetkellä se itse asiassa on tuolla komissiossa jo pöydällä sen uudistamista varten. Tämä olisi ollut nyt hyvä hetki saada se direktiivi käyttöön. Mikä sillä on tilanne? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Laakso.

**12.36 Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin haluan kanssa kiittää ministeri Rannetta tästä hyvästä paketista, mikä on tehty, ja nimenomaan siitä, että näitä kaikkia hankkeita on tehty ympäri Suomea. Vaikka tietysti omalle alueellekin on osunut, ei missään nimessä vain omalle asuinalueelle, vaan niin tie- kuin raidehankkeillekin on tullut ripotellen ympäri Suomenmaata, mikä on tietysti tasapuolisuuden vuoksikin äärettömän tärkeää. Ja on muun muassa huoltovarmuuden takia valtatie 21:kin otettu huomioon siellä Käsivarressa.

Asfaltti tietysti on tänä kesänä tuoksunut, mutta on sanomatta selvää, että Suomen taloudellinen tilanne on sen verran haastava, että on nekin reunaehdot otettava väkisinkin huomioon, ja ihan joka vuonna ei todellakaan pystytä sitä määrää tietenkään tekemään, mitä haluttaisi tehdä. Ja ihan joka vuonna ei tietenkään alempaa tieverkkoakaan pystytä laittamaan kuntoon, mutta varmasti tiedän, että ministeri on kyllä asiasta perillä ja varmasti tulevaisuudessa tullaan kiinnittämään huomiota näihin asioihin, joista täällä sitten oppositiosta esimerkiksi nyt annetaan negatiivista palautetta. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen.

**12.37 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitoksia ensinnä liikennejaoston puheenjohtajalle ystävällisistä sanoista. — Tätä tiehöyläasiaa olen vienyt esille ja pitänyt koko ajan esillä vuosikausien ajan, koko eduskuntaurani ajan sen takia, kun se alemman tieverkon kunto on heikentynyt viimeiset 15 vuotta aivan kauheaa vauhtia. Tiehöylä ratkaisee asiat. Kun pannaan tiet kuntoon, se säästää rahaa, säästää autoja. Keskustelin viime viikon lauantaina, kun käytiin energiapuita viemässä kesämökille, rekkamiehen kanssa, että kun häneltä menee auton etupyörän tuenta, uuden rekan tuenta,

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

niin sen korjaaminen maksaa kymmenentuhatta. Saako silläkään? Riippuu siitä, mitä siinä on mennyt rikki, kun on valtavan huonossa kunnossa tiet. Tämä on aivan oivallinen asia, tätä pitää meidän viedä eteenpäin ja liikenneministeriön saada viestintävirastolle sellaiset ohjeet, että tiehöylät pakotetaan takaisin teille. Tällä traktori—lana-hommalla tehdään vain vahinkoa.

Mutta vielä vakavampi juttu on tämä 3G-verkon purkaminen. Arvoisa rouva puhemies ja arvoisa ministeri, ettehan te voi olla hiljaa katsoen tätä tilannetta, kun koko maaseudun televerkko ei toimi enää ollenkaan. Aluehälytyskeskukseen ei pääse puhelimella, nettiyh-teydet ovat käytännössä poikki, ja mitään ei tapahdu, ja tämä on tapahtunut ihan sen takia, että tähän ei ole kukaan puuttunut. Aiotteko puuttua, arvoisa ministeri?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

12.39 **Vesa Kallio kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lausunnolla olleessa hallituksen esityksessä itäisen Suomen ohjelmaksi on väliotsikko ”Toimet, joilla lisätään alueiden fyysistä ja digitaalista saavutettavuutta”. Lausuntopalaute on ollut, kun on sitä lutenut, varsin tyyliä myös tämän väliotsikon alla. Saavutettavuus liittyy itäisen Suomen turvallisuuteen ja huoltovarmuuteen ja elinvoimaan ihan keskeisenä, ja tämä alemman tieverkon korjausvelka, mikä täällä on tullut esille, vaarantaa erityisesti nämä maa- ja metsätalouden sekä energian kuljetukset, ja tämä siltojen suuri määrä ja niiden heikko kunto on tullut myös esille.

Erityisen kiireellinen on tämä Parikkala—Savonlinna—Pieksämäki-rataosuuden saaminen liikennöitävän kuntoon, ja siihen liittyy Laitaatsalmen silta, tai siis kun sitä siltaa ei ole Savonlinnassa, arvoisa puhemies, kysymys ministerille: onko tulossa toimenpiteitä, että näitä poikittaisia ratayhteyksiä saadaan kuntoon, niin että se silta ei ole esimerkiksi Savonlinnan kohdalla enää jatkossa puuttumassa?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Elo.

12.40 **Tiina Elo vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nostan tässä kestävän liikkumisen näkökulmaa. Kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen dramaattinen vähentäminen heikentää merkittävästi kuntien kykyä toteuttaa kävely- ja pyöräilyinvestointeja. Siihen on nyt hallitus varannut 1,8 miljoonaa, kun tavoitetaso on 30 miljoonaa. Tämä on myös leikkaus hyvinvoinnista ja terveydestä.

Kestävän liikkumisen kannalta kriittisiä ovat myös leikkaukset joukkoliikenteestä. Vakava isku on tämä alvin, joukkoliikenteen arvonlisäveron, korotus. Helsingissä, tai Helsingin seudulla, se on jo johtanut 8 prosentin lipunhintojen korotuksiin. Myös MAL-sopimusneuvotteluissa näkyy, että kaupunkiseutujen joukkoliikennehankkeisiin oli aivan liian vähän rahaa suhteessa kaupunkien kestävän kehittämisen tarpeisiin. Te, hallitus, huolehditte kovasti kumipyöristä, mutta olisi kiinnostavaa nyt kuulla, miten huolehditte joukkoliikenteen houkuttelevuuden parantamisesta. Kuitenkin tiedetään, että joukkoliikenteen käyttökynnys nousee, jos liput ovat kalliita, matka bussipysäkillä pitänee ja vuorovälit harvenevat.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

12.41 **Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Minua hämmentävät toistuvasti nämä puheet korjausvelan pysähtymisestä, mitä, ministeri, te totesitte, koska eihän se 4 000 kilometriä asfalttia ole yksi yhteen sen kanssa, että korjausvelka olisi pysähtynyt. Tämä kustannustaso, jonka kanssa nyt tässä hetkessä taistellaan ja joka on valitettavasti olemassa, on kuitenkin yksin kasvattanut laskennallista korjausvelkaa yli miljardilla. Eli kyllä tässä meidän täytyy, kuten valtiovaramietinnössä esille tuotiinkin, pitkäjänteisen liikennesuunnitelman kautta miettiä myöskin sitä, miten tähän uuteen kustannustasoon vastataan niin, että pystytään tätä korjausvelkaa taittamaan tulevassa. Tämä rahoitus täytyy saada kuntoon, ja täytyy pystyä järjestämään niin, että Väylä voi ennakoivasti välttää korjausvelan kasvua. Myös itse kysyn työryhmän jäsenenä: miksi ihmeessä näitä kokouksia on peruttu näin yllättäen ja useamman kerran?

Ja vielä... — Anteeksi, seuraava puheenvuoro.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Wickström.

12.42 **Henrik Wickström r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade talman! Ensiksi kiitos, ministeri, esittelypuheenvuorosta. Mielestäni tässä tulivat ne hyvin keskeiset asiat esiin siitä, mitä ensi vuonna tehdään liikenne- ja viestintäministeriön toimialalla. Me ollaan myöskin liikennejaostossa puhuttu hyvin paljon tästä korjausvelan purusta, ja se yhdistää, uskon, kaikkia puolueita salin oikealta laidalta aina vasempaan laitaan asti.

Ehkä se asia, minkä haluaisin myöskin nostaa esiin tässä ja kysyä ministeriltä: mitä te aiotte tehdä liikenne- ja viestintäministeriössä sen eteen, että me saataisiin näitä hankintoja tehostettua? Niissä keskusteluissa, mitä myöskin itse olen käynyt vaikkapa ely-keskuksen kanssa, on nähtävissä suuria eroavaisuuksia siinä, millaisia tarjouksia myöskin tulee, ja kaikkiihan tietenkin sitten myöskin vaikuttaa kokonaiskustannuksiin.

Tässä on tullut esiin myöskin se, että nyt pääpainopiste on juuri pääväylissä. Sen takia järkevät hankinnat ja hyvä hankintapolitiikka ovat tosi tärkeitä, jotta me saadaan rahoja myöskin pienempiin kohteisiin. Voisiko ministeri avata sitä, mitä nyt ollaan tekemässä LVM:n puolella, jotta tilanne muuttuisi paremmaksi tämän asian suhteen?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

12.44 **Anna-Kristiina Mikkonen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Jaan osaltani tämän harmituksen Liikenne 12 -järjestelmätyön seisahtuneisuudesta ja toivon, että parlamentaarinen työ jatkuu. Sen lisäksi jaan myös huolen liikenneinfran kehittämishankkeiden rahoituksesta, jota pyritään rahoittamaan valtion omaisuutta myymällä, mikä ei pitkässä juoksussa ole kovin kestävä ratkaisu.

Kun katsotaan Suomea kartalta, ollaan hyvin pitkien etäisyyksien ja laajalle levinneen asutuksen maa, jolloin saavutettavuuden merkitys entisestään korostuu niin huoltovarmuuden, kokonaisturvallisuuden kuin ylipäättään ihmisten arjen kannalta.

Olisin kysynyt liikennejärjestelmäsuunnitelmaan liittyen: Ainakin aikaisemmin sinne on kirjattu kolmen tunnin saavutettavuusraja. Pidetäänhän siitä jatkossakin kiinni?

Ja sitten siltoihin liittyen tuen edustaja Kallion kysymystä ja esitystä liittyen Laitaatsalmen siltaan.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Krista.

12.45 **Krista Mikkonen vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä ministeri, nostitte esiin puheenvuorossanne, kuinka monelle asialle liikennepolitiikalla on merkitystä, mutta ette todennut sitä, että liikennepolitiikalla on myös iso merkitys ilmastopolitiikalle ja ilmastopäästöjen vähenemiselle. No, hyvät uutiset ovat, että aivan tuoreet tilastot kertovat, että liikenteen sektorillakin päästöt ovat hieman vähentyneet, mutta täytyy sanoa, että siinä ei ole kyllä hallituksen ansiota patkääkään. Päinvastoin, hallitus on tehnyt kaikkensa, jotta ilmastopäästöt liikennesektorilla eivät vähenisi: on vähennetty joukkoliikenteestä, pyöräilystä, kävelystä, raideliikennehankkeista, ja myöskään autoilun päästöjen vähentämistä ei ole edistetty, ei biokaasun tankkausasemia, latauspisteitä, ei biopolttoaineiden lisäämistä, päinvastoin sekoitevelvoitetta on vähennetty ja vähäpäästöisten autojen verotusta nostettu ja suuripäästöisten kevennetty. Kysynkin ministeriltä: otatteko tosissaan sen eduskunnan yhteisen tavoitteen, joka tehtiin jo toissa kaudella, että liikenteen päästöjen tulisi vähentyä puoleen vuoteen 2030 mennessä?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

12.46 **Mats Löfström r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn vahvistaminen kuvataan keskustelussa usein varustamoille myönnettäväksi tueksi, koska varustamot saavat osan maksamistaan miehistömaksuista takaisin valtion budjetista. Tosiasiassa tuki ei kuitenkaan ole tukea varustamoille vaan suomalaisille merenkulkijoille, ja sillä varmistetaan, että meillä on Suomen lipun alla toimiva kauppalaivasto. Sekä keskustan että vihreiden esittämä leikkaus johtaisi siihen, että suuri osa Suomen kauppalaivastosta ulosliputettaisiin, mikä vaarantaisi Suomen huoltovarmuuden sekä heikentäisi työllisyyttä, kun alukset liputettaisiin Ruotsiin tai Viroon, joilla on yhtäläiset järjestelmät sen varmistamiseksi, että heillä on oma kauppalaivastonsa, joka liikennöi heidän oman lippunsa alla. Suomen lipun alla liikennöivillä aluksilla on suuri merkitys Suomen huoltovarmuudelle. Sitä ei saa vaarantaa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Strandman.

12.47 **Jaana Strandman ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän liikenne- ja viestintäministeri Rannetta liikenneministeriön tehtävien napakasta hoidosta. Nuorten liikenneturvallisuudesta puhutaan paljon, mutta varsinaiset teot asian suhteen ovat jääneet hieman vajaiksi ja vaikuttamattomiksi. Koko maassa tieliikenteessä menehtyneistä 15–24-vuotiaita on lähes viidennes ja loukkaantuneista 30 prosenttia. Nykyhallitus on hallitusohjelmassaan asettanut liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Lisäksi välitavoitteena on liikennekuolemien puolittaminen vuoteen 2030 mennessä. Huomioon on otettava myös nuorten mielen hyvinvointi, koska se on merkittävä tekijä nuorten liikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien ehkäisyssä. On myös tärkeää, että nuorten liikenneturvallisuutta parannetaan vahvistamalla tavoitteellista ja pitkäjänteistä liikennekasvatusta. Arvoisa ministeri Ranne, millaisia konkreettisia toimenpiteitä on luvassa tämän tavoitteen saavuttamiseksi?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Räsänen, Joona.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

12.48 **Joona Räsänen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on moni kollega pitänyt erittäin hyvät puheenvuorot siitä, että minkäslaiset haasteet meillä tämän liikenteen kokonaisuuden osalta on näköpiirissä. Ja miten tässä tuppaa aina, joka vaalikausi, vähän käymään niin, että keskeisimpiä ratkaisuja aina työnnetään pikkuisen eteenpäin, että jospa sitten seuraavat vallassa olijat taas joutuisivat ne pohtimaan? Tämähän koskee tätä rahoituksen kokonaisuutta — niin kuin tiedetään, on hienoa, että me pystytään erilaisia hankkeita viemään eteenpäin, mutta eihän tämä rahoitus nyt kestäväällä pohjalla ole. Jos-sain vaiheessa loppuu myytävä omaisuus, jos tällaista tahtia mentäisiin eteenpäin. Ja senpä takia myös jossakin vaiheessa esimerkiksi tämä liikenteen verotuksen kokonaisuus pitäisi uudistaa, ja siitä on työryhmää nyt menossa, mutta tokkopa tällä vaalikaudella mitään päätöksiä siitä tulee tehtyä. Mutta olisin nyt kysynyt ministeriltä, missä vaiheessa tämä työ on menossa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Otetaan kaksi vastauspuheenvuoroa, ja sen jälkeen ministerin vastaus, ja sitten taas jatketaan debattia. Ja nämä kaksi vastauspuheenvuoroa ovat edustajilla Kaunistola ja Viljanen. — Kaunistola.

12.50 **Mari Kaunistola kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Hallituksen panostukset ovat olleet merkittäviä ja tulevat niitä myös olemaan ensi vuonna. Muun muassa ollaan kohdistamassa puolitoista miljardia perusväylänpitoon ja toisaalta myös väyläverkon kehittämiseen käytetään yli 400 miljoonaa. Myöskin pitää nostaa esiin, että teiden parantaminen on erityisen tärkeää ja väyläverkko on Suomen vientiteollisuuden selkäranka. Erityisen ilahtunut olen siitä, että myös liikenneturvallisuus on nostettu esiin ja ennen kaikkea liikenneturvallisuuteen panostettavia hankkeita löytyy. Esimerkiksi tuolta omalta Satakunnan konnulta on pakko nostaa esiin nämä valtatie 11:n sillat Ulvilan ja Porin rajalla, jotka parantavat oleellisesti liikenneturvallisuutta.

Vielä loppuun haluan nostaa myös tämän kyberturvallisuuden vahvistamisen. Se on myös tärkeä osa tulevaisuutta ja tulevaisuuden rakentamista. Siihen osoitetut määrärahat ovat merkityksellisiä. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja vielä edustaja Viljanen.

12.51 **Eerikki Viljanen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Yhdyn täällä lausuttuihin kiitoksiin edenneiden hankkeiden osalta. Mutta todettava on, että paljon on vielä töitä jäljellä.

Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmaan kirjattu ja tärkeä laajakaistaselvitys valmistui keväällä. Suoritetussa jälkikäteisarvioinnissa aiemmat, 2010—2023 käytössä olleet laajakaistarakentamisen tukiohjelmat on todettu tehokkaiksi ja onnistuneiksi, eikä niiden ole todettu häirinneen markkinoiden toimintaa eli markkinaehtoista laajakaistarakentamista. Nämä laajakaistavalokuituhankkeet ovat olleet erittäin tärkeitä maaseudun tietoliikenneyhteyksien rakentamisessa, ja syvän maaseudun lisäksi nämä hankkeet ovat olleet edellytys verkkojen rakentamiselle jopa myös tämän Uudenmaan haja-asutusalueilla. Tilanne on se, että jopa 30 kilometrin päässä täältä markkinaehtoinen laajakaistarakentaminen ei etene.

Kysynkin ministeriltä: miksi hallitus on lakkauttanut valtakunnallisen laajakaistahankkeiden tuen ja poistanut jopa sen momentin talousarviosta?

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja sitten ministerille viisi minuuttia. — Ei ole väliä, siitä voi puhua. — Sitten jatketaan debattia.

**12.52 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Arvoisa puhemies! Tässä tuli niin paljon kysymyksiä, että ehkä voisin vähän venyttää tätä aikaa, mutta aloitan [Puhemies: Saa puhua vähän kauemmin!] verkkojen alasajosta.

Eli tilannehan on sellainen, että nyt viime vuonna 23 ja tämän vuoden aikana 3G-verkkoja ajetaan alas Suomessa. Me vastaamme siitä Traficom ja operaattoreiden kanssa yhdessä, että meidän yleispalveluvelvoitteemme toimii ja että nettiyhteydet ja myöskin esimerkiksi 112 toimivat kaikissa tilanteissa. [Hannu Hoskonen: Ei toimi!] Meillä oli viimeksi tämän viikon alussa viranomaisten yhteinen tapaaminen, jossa esimerkiksi Hätäkeskuksen johdon kanssa kävimme tilannetta läpi. 3G:llä ja 3G:n alasajolla ei ole minkäänlaista havaittua merkitystä ollut, [Hannu Hoskonen: Voi hyvänen aika!] kun katselee 112-puhelujen osalta tilannetta. Minä luotan tässä viranomaisten tietoihin ja valmisteluun [Keskel-tä: Tulkaa Itä-Suomeen!] ja myöskin siihen yhteistyöhön, joka Suomessa on maailman parasta.

Me arvioimme tällä hetkellä myöskin yleispalvelusääntelyn toimivuutta. Eli jos siinä on jotain tarkasteltavaa ja tarpeita uudistaa, niin tämä tietenkin tehdään. Meidän ei kannata huolestuttaa kansalaisia turhaan. Tietenkin meillä on alueita Suomessa, missä nettiyhteydet eivät ole yhtä hyviä kuin Helsingin keskustassa, mutta kun yhteyden ottaa niin operaattoreihin kuin Traficomiin, jokainen tapaus käsitellään yksityiskohtaisesti ja haetaan ratkaisua jokaiseen tapaukseen.

Jotta nähdään tätä mittakaavaa, niin totean sen, että meillä on Suomessa siis 9,2 miljoonaa matkaviestinverkon liittymää — 9,2 miljoonaa. Niitä yhteydenottoja, joita Traficom on saanut liittyen näihin huonoihin yhteyksiin, on 150 kappaletta. Tämän lisäksi tulee tietenkin operaattoreiden vastaanottamat yhteydenotot. Eli me teemme taustalla jatkuvasti, ja olemme viime vuonna ja tämän vuoden aikana jatkuvasti tehnyt ja hakenut ratkaisuja. Traficom mittaa yhteydenottojen perusteella myöskin sitä, kuinka ne yhteydet toimivat siellä Itä-Suomessa, ja näihin puututaan heti. Nimenomaan olemme pyytäneet, että oli sitten kyse palo- ja pelastustoimesta tai Hätäkeskuksen toimesta, niin sieltä tietenkin saamme jatkuvasti sitä tietoa, että jos jossakin on ongelmia, joihin meidän pitäisi Traficomien päässä ja operaattoreiden kanssa yhdessä puuttua. Eli tähän on puututtu, tätä seurataan ja jatkuvasti taustalla tapahtuu. Toistan vielä siis sen, että 112:n, yleisen hätänumeron, toiminnassa ei ole Hätäkeskuksen tai muidenkaan viranomaisten osalta ollut minkäänlaisia muutoksia aikaisempaan. Eli pysymme edelleen erittäin erinomaisella tasolla.

Sitten, jos käydään läpi näitä muita kokonaisuuksia. Jos aloitetaan siitä Liikenne 12:sta. Eli parlamentaarisen ryhmän virkavastuulla valmisteltu paperihan on jo käytännössä valmis. Meillä käydään edelleen keskustelua hallituksen sisällä yksityiskohdista, mutta esimerkiksi liikenne- ja viestintäministerinä voin sanoa, että kiitän parlamentaarista työryhmää, ja se pohja, mikä sieltä tuli, on oikein erinomainen. Yritetään saada se mahdollisimman pian eteenpäin. Sisällöltään siinä todellakin painotetaan nyt huomattavasti enemmän turvallisuutta ja myöskin sitä nykyisen verkon, tieverkon, meidän liikenneverkon ylläpitoa ja siitä huolehtimista, ja tämä on erittäin tärkeä asia.

Liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen osalta voin todeta siis sen, että siitä tehtiin vasta tämän vuoden kesän aikana virallinen päätös talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa. Sanoisin, että ensi vuoden aikana saadaan jo uutta tietoa ulos tästä

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

työstä. Eli siellä on VM ja liikenne- ja viestintäministeriö, jotka yhteistyössä tätä ratkaisevat. Tämä uudistus ja tämä selvityskin, mitä me parhaillamme teemme, olisi tosiaan pitänyt, aivan kuten täällä edustajista muutama vihjasikin, tehdä jo vuosia, vuosia, itse asiassa hallituskausia sitten — ja vähintäänkin käynnistää. Tässä on meillä tietenkin yhtenä ajurina teknologianeutraalius ja myöskin se, että liikenteestä kerätyt rahat pitää pystyä kohdistamaan liikenteen hyväksi. Haemme sitä kautta siis myös sitä jatkuvaa pysyvää rahoitusta väylille. Priorisointia teemme tietenkin koko maassa, mutta kun katsotte Suomen karttaa tämänkin hallituksen budjetin sisältämien hankkeiden osalta, niin hyvin laajasti ja tasapuolisesti pyrimme kohtelemaan kaikkia suomalaisia.

Jos sitten vielä muutama sana liikenneturvallisuudesta. Mehän saamme nyt esimerkkinä nuorten liikenneturvallisuutta parantavana osiona sähköpotkulautojen promillerajan voimaan. — Toivottavasti saamme sen voimaan jo vappuna. Sen lisäksi meillä on Liikenneturvan ja poliisin kanssa erittäin tiivis yhteistyö viestinnästä ja valistamisesta. Meillä on myöskin taksiuudistus, jonka avulla tulemmme lisäämään liikenneturvallisuutta. Ja tietenkin, kun me teemme kunnostuksia ympäri Suomea, liikenneturvallisuudella on erittäin merkittävä rooli tässä.

Tähän päätän tässä vaiheessa ja jatkan sitten seuraavassa. — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten jatketaan vielä. — Edustaja Ovaska.

**12.58 Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Palaan vielä tähän kyberturvallisuuteen, johon ministeri varmasti palaa vielä myöhemmin, koska siihen nyt jäi vastaamatta. Toivottavasti se ei kuitenkaan vähennä asian merkittävyyttä.

Toinen on verotusuudistus. Mielestäni hallitus työntää näitä asioita taas seuraaville ja seuraaville hallituksille. Esimerkiksi edellisellä kaudella tehtiin valtiovarainministeri Vanhasen aikaan laaja ja kattava selvitys myös tästä verotuksesta, joten sitä materiaalia olisi ollut satojen sivujen verran. Jos hallitus olisi halunnut heti hallituskauden alussa aloittaa tämän selvitystä, niin siihen olisi ollut täysi mahdollisuus, koska me menetämme jatkuvasti verotuloja, ja nyt jos tämäkään hallitus ei saa aikaan muuta kuin selvityksiä, niin sitten se menee taas seuraaville ja seuraaville edelleen.

No, aivan loppuun. Joulun tullessa minulla on ministerille yksi toive, koko keskustan eduskuntaryhmän puolesta tietysti: kaatakaa tämä Turun tunnin juna -hanke. Yksi toive vain, yksi joululahjatoive, ja toivottavasti se toteutuu. [Perussuomalaisten ryhmästä: Lahjat pois turkulaisilta!]

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Furuholm.

**12.59 Timo Furuholm vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä Turusta on pois päästävä, ja sinne on päästävä muiden myöskin. [Naurua] Ottakaa tämä huomioon.

Kun tässä aikaisempaa keskustelua miettii, niin huoli tästä liikenneköyhyydestä on aiheellinen, koska nämä leikkaukset joukkoliikenteeseen harventavat vuoroja, kasvattavat autoriippuvuutta, samaan aikaan lippujen hinnat nousevat.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Mutta sitten on aiheita, jotka eivät liity hallituksen toimiin. Haluaisinkin nyt kysyä, kun ministeri on paikalla, vaikei tämä suoranaisesti liitty käsittelyssä olevaan budjettiin: Tämä Venäjän varjolaivastohan on suuri ympäristöriski ja sitä kautta taloudellinen riski. Sen avulla Venäjä rahoittaa käymäänsä hyökkäyssotaa Ukrainassa. Kysyisinkin: minkälaisia keinoja tämän hillitsemiseksi on, ja millä aikataululla tähän aiheeseen päästäisiin käsiksi? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kaunisto.

**13.01 Ville Kaunisto kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitos ministeri Ranteelle ja hallitukselle panostuksista Suomelle aivan elintärkeän tiestön kunnostamiseen. Me elämme aivan massiivista globaalia taistelua teollisista investoinneista, ja Suomi on siinä aika haastavassa tilanteessa jo sijaintinsa vuoksi. Kunnossa olevat tieverkot ja liikenneverkot ovat aivan keskeisiä meidän teollisuudelle ja sitä kautta teollisuuden kilpailukyvyllä ja investoinneille ja lopulta sitten työpaikoille ja kuntien elinvoimalle, ja kun nämä kaikki laitetaan yhteen, niin puhutaan koko Suomen isänmaan turvallisuudesta.

Tästä loistava esimerkki on Kouvola—Kotka-välisen valtatie 15:n kuntoon saattaminen, ja siitä suunnaton kiitos. Siinä on kysymys koko itäisen Suomen teollisuuden tukemisesta, siis ei yhtään vähempää eikä enempää, vaan koko itäisen Suomen teollisuuden tukemisesta, ja on loistavaa, että siinä vuosikymmenien odottelun jälkeen edetään.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Ollikainen.

**13.02 Mikko Ollikainen r** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä on puhuttu aika paljon perusväylänpidosta, ja näinhän se on, että se on ensisijaisen tärkeää. Sekä valtaväylät että myös se alempi tieverkko, ihan kuten tässä jaoston puheenjohtaja nosti esille, ovat keskeiset, että sitä ruokaa kanssa sitten siirretään pellolta logistiikan kautta pöytiin. On mielestäni todella tärkeää, että niihinkin tehdään nyt panostuksia. Se on hieno asia.

Myös vienti ja teollisuus ovat todella tärkeitä, ja näen, että just näitä kehityshankkeita nyt panostetaan viennin näkökulmasta hyviin kohteisiin, ja myös puolustuksen näkökulmasta. Ajattelen, että esimerkiksi valtatie 8 ja 21 ovat todella tärkeitä hankkeita tässä.

Just koskien tätä kansainvälistä puolta kuulisin mielelläni, millaista yhteistyötä tällä hetkellä tehdään Ruotsin ja Norjan kanssa, ja myös puolustusnäkökulmasta.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Edustaja Ronkainen.

**13.03 Jari Ronkainen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Arvoisa ministeri Ranne, iso kiitos teille. Tällä hallituskaudella liikenneinfraa ollaan ensimmäistä kertaa alettu tarkastella myös huoltovarmuuden ja ennen kaikkea varautumisen kannalta. Rapautunutta tiestöä ympäri Suomea on korjattu ennätysvauhtia, ja asfaltti on tosiaankin teillä tuoksunut. Hyvä suunta saa jatkoa myös tulevana vuonna, kun korjausvelan purkuun on luvassa mittavia lisäyksiä ja useita uusia liikenneinfrahankkeita tullaan käynnistämään.

Haluaisin kiittää vielä valtiovarainvaliokunnan liikennejaostoa ja erityisesti sen puheenjohtaja Timo Heinosta, jonka johdolla laitetaan yli 30 miljoonan euron edestä pieniä hankkeita eteenpäin. Nämä satsaukset ovat kyllä erittäin tärkeitä myös turvallisuuden kannalta.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Olisin kysynyt teiltä, ministeri: vt 12, Mankala—Tillola, joka on ollut tietynlainen pulonkaula — ja PV:kin on toivonut, että se korjataan — lähtee nyt eteenpäin, mutta onko muita tällaisia nyt lähitulevaisuudessa tulossa? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen.

**13.04 Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan vain korjaan: liikenneinvestointien osalta viime kaudella kaksi miljardia kehittämishankkeita, ja liikenneinvestoinnit olivat viime hallituksen investoinnit.

No, sitten tähän perusväylänpitoon. Hienoa, että se hallituksen 200 miljoonaa laitetaan sinne lisää rahaa, mutta meidän ryhmältä on tullut ehdotus, että se 200 miljoonaa kohdennettaisiin alempaan tieverkkoon ja siltaohjelmaan. Toivottavasti nyt LVM sitten toimeenpano-ohjelmassaan kiinnittäisi huomiota tähän.

Sitten kehittämisavustuksiin liittyen sanottiin, että niitä on 450 miljoonaa tällä kaudella. Niin on, mutta kehittämisavustuksia leikataan 720 miljoonaa tällä kaudella. Siinä on osittain sitten LVM:n sisäisiä siirtoja.

Lyhyesti lentoliikenteestä: Kiitos jaoston puheenjohtajalle, kun kuulemisten jälkeen saatiin jaostossa hyvä lausuma siihen, että toivotaan nyt pitkäjänteistä ratkaisua. Ei voi olla, että kahden vuoden välein maakuntalennot ovat katkolla ja meidän lentokenttäverkosto tässä turvallisuustilanteessa on epävarmassa tilanteessa. Sen takia tähän nyt pitää [Puhemies koputtaa] sitten löytyä keväällä ratkaisuja.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Heinonen.

**13.05 Timo Heinonen kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Liikenne 12-päivitys ei ole ihan helppo, ja miksi siihen jouduttiin lähtemään, niin syy on se, että rahaa ei ole niin paljoa kuin olisi tarpeita. Pitää sovittaa yhteen toimintaympäristössä tapahtuneet muutokset ja julkisen talouden erittäin vaikea tilanne. Samaan aikaan tässä työssä pitäisi voida varmistaa toisaalta väyläverkon kehittäminen, MAL-hankkeiden tulevaisuus, olemassa olevan verkon korjausvelka, alempi tieverkko, ylläpito, vuotuinen, päivittäinen kunnossapito ja niin poispäin. Mutta on totta, että pitkäjänteinen rahoitustaso meidän pitäisi löytää, sellainen, joka on tämän hallituksen ja tulevien hallitusten osalta. Sillä tavalla me voisimme myös osaltamme varmistaa sitä, että syntyisi lisää kilpailua, joka voisi sitten näkyä myös näissä kustannustasoissa.

Haluan loppuun nostaa yhden huolen esille, ja se koskee viranomaisverkko Virveä. Toivon, että tarkasti nyt seurataan, että Virven toiminta ei vaaranna määrärahasojen laskun myötä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kymäläinen.

**13.07 Suna Kymäläinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen hiukan hämmentynyt tämän 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman osalta. Eihän sitä lähdetty tarkastelemaan talouden osalta pelkästään, koska tässähän on tarkoituskin, että joka hallituskausi aina uudelleen tämä työryhmä työskentelee ja luo askelmerkkejä Väylälle ja niin poispäin. Ja kun, ministeri, vastasitte, että hallitus sisällään vielä käy keskustelua tämän 12-vuotisen osalta, niin tämä 12-vuotinenhan on parlamentaarinen työryhmä,

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

ei se ole hallituksen uudistus. Miten se voi olla valmis, kun se ei ole käynyt vielä edes lausunnoilla? Tämä hieman hämmentää. Ja vielä tuosta huomista 11.30 kokouksesta: me emme ole saaneet edes esityslistaa, ja ainakin tänään täällä vielä 11.30 äänestettiin. Onko tämä nyt realistinen ajatus, että huomenna pystyisimme kokoustamaan?

Sitten liikenneturvallisuudesta vielä sen verran näiden kävely- ja pyöräilyhankkeiden osalta, että kysymys ei ole vain vihreästä ideologiasta, vaan aidosti, oikeasti liikenneturvallisuusasiasta, jossa [Puhemies koputtaa] lapsien koulureittejä ja ikäihmisten ulkoilumahdollisuuksia ja muita pystytään turvallisesti parantamaan.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

**13.08 Tuomas Kettunen kesk** (vastauspuheenvuoro): Kunnioitettu rouva puhemies! Edustaja Eskelinen käytti hyvän puheenvuoron ja otti siinä esille lentoliikenteen ja maakuntalennot. Mutta siellä maakunnissa pitää olla lentokenttien kunnossa jatkossakin, että pystyvät lentokoneet sinne laskeutumaan. Kysynkin nyt ministeriltä: Kun olemme kuulleet, että kansallisomaisuutta ollaan myymässä, eli VR:n ja Finavian omistajuutta ollaan myymässä, niin minua kiinnostaa tämä Finavian tilanne. Onko nyt niin, että Helsinki-Vantaan lentoasemasta pistetään osa myyntiin? Kysymys kuuluu, että mihin se raha sitten sijoitetaan. Sijoitetaanko se valtion omaisuudesta saatu myyntituotto siihen Turun tunnin juna -hankkeeseen [Juha Mäenpään välihuuto] vai kehitetäänkö sillä rahalla esimerkiksi lentokenttäverkostoa tähän maahan? Tästä nimittäin maakuntajohtajat ja kaupunkamarien edustajat ovat jo vedonneet teihin, ministeri. He ovat vedonneet teihin, että säilyttäkää lentoasemaverkosto tässä maassa.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Elo.

**13.09 Tiina Elo vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen verotus tarvitsee tosiaan kokonaisuudistusta, joka täällä onkin hyvin jo nostettu. Liikenteen sähköistytessä valtion verotulot vähenevät vääjäämättä, mikä aiheuttaa haasteita julkiselle taloudelle. Hallituksen ratkaisu kiristää sähköautojen verotusta on virhearvio. Sähköauton hankintaa kannattaa edelleen tukea, jotta yhä useammalla olisi aito mahdollisuus valita polttomootoriautoa kestävämpi liikkumisen muoto. Lisäksi sähköisen liikenteen latausverkkoa on kehitettävä koko maassa.

Liikenteen verotuksen osalta vihreät ovat esittäneet reilua lentoveroa, jolla verotettaisiin erityisesti paljon lentäviä, ja lähtökohtana alueellisen saavutettavuuden osalta tulisi olla se, että varmistetaan se ensisijaisesti raideyhteyksin.

Sitten totean vielä lopuksi, että ministeriltä jäi vastaamatta edustaja Krista Mikkosen kysymykseen siitä, onko hallitus sitoutunut liikenteen päästövähennystavoitteisiin, kun hallituksen nykytoimet päinvastoin kasvattavat liikenteen päästöjä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Vähämäki.

**13.10 Ville Vähämäki ps** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, kunnioitettu puhemies! Ensin kysyn yhdestä alueellisesta hankkeesta, nimittäin Ylivieskan siltainvestoinnista ja siinä olleesta 13 miljoonan valtuudesta, jota on tietenkin alueella odotettu jo jonkun aikaa: onko tästä aikataulusta tietoa, milloin tämä saattaisi edetä?

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Mutta sitten tienpidon haasteista. Kun meillä on noita liukkaita kelejä ollut Pohjois-Suomessa ja alihankkijat paikallisesti kyllä tietävät, että pitäisi tietä lähteä hoitamaan ja he tietävät täsmällisesti, milloin sinne pitää lähteä, mutta työnjohto ei välttämättä anna lupaa lähteä hoitamaan tietä, ja kun työnjohdolla käytännössä tehdään myöskin tuotto sinne kilpailutuksen voittaneelle, niin olisiko mahdollista, että tulevissa kilpailutuksissa annettaisiin tällaisia vapaalähtöpäiviä myös siinä kilpailutuksessa alihankkijoille, jolloin alihankkijat itse pystyisivät vapaaehtoisesti päättämään, että milloin he lähtevät hoitamaan ja saisivat oikeastikin palkan siitä?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

**13.12 Anna-Kristiina Mikkonen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennejärjestelmä ylipäätään tarvitsee pitkäjänteistä suunnittelua ja kestävää rahoituspohjaa.

Jatkan näistä maakuntalennoista, joihin ainakin edustajat Kettunen ja Eskelinen ovat täällä jo viitanneet. Kun mietitään esimerkiksi itäisen Suomen teollisuutta ja matkailun kehittämistä, ylipäätään saavutettavuutta, niin maakuntalennot, maakuntalentokentät, ylipäätään lentoliikenne on hyvin oleellinen.

Puoliväliriihihän lähenee, ja jokin näkemys maakuntalentojen tulevaisuudesta lienee olemassa. Itä-Suomi-ohjelman otsikkotasolla viitataan tosiaan saavutettavuuden parantamiseen, mutta otsikkotasolle se sitten taitaakin jäädä. Aluepoliittisesti on pakko kysyä myöskin Etelä-Savon osalta, että kun maakuntaamme ei investointeja ropise, niin miksi moinen musta aukko Etelä-Savoon on tullut?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Talvitie.

**13.13 Mari-Leena Talvitie kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallitus käynnistää tosiaan useita merkittäviä liikenneinfrahankkeita, ja niitä käynnistetään ympäri Suomen, ja kiitos tästä. Uutta asfalttiakin tuli tänä kesänä se yli 4 000 kilometriä. Tavoite on se, että ei tehdä niin kuin kaikki edelliset hallitukset, että sitten seuraavina vuosina laskettaisiin sinne 2 000:een ja 3 000:een vaan myös pidetään se 4 000 kilometrin määrä, jotta korjausvelka ei kasva.

Pääradan pahimman pullonkaulan, kuten ministeri hyvin pääradan tuntee, Oulu—Liminka-välin suunnitelmat valmistuivat juuri eilen ja lähtivät nähtäville. Sen investointipäätös on myöskin hallitusohjelmassa. Onko tästä mahdollista tiedustella aikataulua, eli millä aikataululla investointipäätös tulee?

Huoltovarmuus ja elinvoima pohjoisessa kulkevat käsi kädessä tällä hetkellä. Myöskin tämä edustaja Vähämäen nostama Ylivieskan ratasilta: mikä on sen näkymä? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Yritän täällä katsoa, onko joku jaoston tai valiokunnan jäsenistä vielä saamatta puheenvuoroa. Taitaa olla edustaja Mäenpää vielä siellä — olkaa hyvä — ja sitten edustajat Seppänen ja Koskela. — Olkaa hyvä.

**13.14 Juha Mäenpää ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ensimmäisenä haluaisin tuohon tarttua, kun edustaja Elo sanoi, että pitäisi suosia polttomoottoriautoa vä-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

häpästäisempää sähköautoa, että minun mielestäni johdatte harhaan siinä, koska biokaasulla toimiva auto on ympäristöystävällisempi kuin sähköauto ja se käyttää polttomoottoria kyllä. [Tuomas Kettusen välihuuto]

Mutta sitten minulla on kaksi sellaista kysymystä, mitä olen pohtinut.

Nyt kun nämä polttoaineesta kertyvät huoltovarmuusmaksut Huoltovarmuuskeskukselle ovat pienentyneet, niin miten sähköauton verotusta tulisi kiristää, että saadaan heidätkin maksamaan tätä Huoltovarmuuskeskuksen maksua?

Sitten kun kovasti EU:ssa ollaan yhdenvertaisia, niin onko Suomi jotenkin ollut liian kiltti näissä hommissa: onko siellä Euroopan unionissa huomioitu Suomen talviolosuhteita — muuttuvia plus- ja miinusasteita ja tiestön kunnan rapautumista ja tiestön aurausten kustannuksia? [Puhemies koputtaa] Eikö sieltä saataisi jotain muutakin kuin military mobility -rahaa?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Edustaja Kallio.

**13.15 Vesa Kallio kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ihan aluksi asfaltoinista, että kyllä ne kaksi viimeistä vuotta näyttävät aika synkiltä.

Tästä puhelinverkon toiminnasta: Siinä on vähän käynyt sama kuin Tienkäyttäjän linjassa, että ihmiset eivät oikeastaan meillä päin kauheasti enää sinne ilmoittele, koska he ovat huomanneet, että se ei johda mihinkään. Tämä 112:een soittaminen: tietysti jos minä minun 90-vuotiaille vanhemmilleni tai vaimolle yritän soittaa, niin ehkä minä en sitten siihen 112:een kuitenkaan soita, tai puutavara-autonkuljettajat tai metsäkoneyrittäjät tai taksit tai koulukyydit tai tienauraajat tai työmatkalaiset tai näin joulun lähestyessä joulupukkikaan ehkä ei sitten sinne soita. Joka tapauksessa hallitushan lakkautti valtakunnallisen laajakais-taohjelman, ja tästä tehtiin selvitys, mikä on hallitusohjelmaan kirjattu, maaliskuussa 2024. Tämän arvioinnin perusteella nämä tukiohjelmat 2010—2023 olivat onnistuneita ja markkinat eivät hoida tätä harvaan asutuilla alueilla. Tästä tuli tiedote, jossa ministerin johtamassa yhteiskunnan uudistamisen ministerityöryhmässä 15.3. päädyttiin selvityksen pohjalta joihinkin johtopäätöksiin, mutta niitä ei ole kerrottu. Voisitteko nyt kertoa, mitkä nuo johtopäätökset sieltä ryhmästä olivat? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Ja seuraavaksi edustaja Räsänen, Joona.

**13.17 Joona Räsänen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän pääluokan osalta aina paljon käsitellään erilaisia hankkeita, jotka kohdistuvat eri puolille Suomea, ja kun tätä keskustelua aina kuuntelee, niin tuppaa vähän olemaan niin, että jos hanke osuu omaan vaalipiiriin, niin se on kyllä tuiki tarpeellinen koko isänmaan tulevaisuuden kannalta, ja sitten taas jos hanke osuu naapurin vaalipiiriin, niin se on kyllä tämmöistä perinteistä siltarumpupolitiikkaa. [Naurua] Jokainen voi sitten siitä johtopäätökset vetää. Itse olen tyytyväinen, että erilaisia kehittämishankkeita tehdään eri puolilla Suomea, koska meillä on yhteinen vastuu koko Suomen kehittämisestä. Siinä mielessä on minusta järkevää, että kuokka menee maahan tarpeeksi monessa paikassa.

Arvoisa puhemies! Olisin vielä nyt ministeriltä kysynyt todella tästä liikenteen rahoituksen uudistamisesta. Kun te viittasitte siihen, että ehkä ensi vuonna saadaan joitain tuloksia,

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

niin onko kuitenkin tarkoitus, että te voisitte näitä toteutukseen jo tällä vaalikaudella, vai jäävätkö päätökset sitten seuraavan hallituksen vastuulle?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Hänninen.

**13.18 Juha Hänninen kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Tämän päivän päätöksillä me varmistamme, että jokaisella suomalaisella, asuupi hän Oulussa tai Kuusamossa tai Kemissä, on mahdollisuus tehdä töitä, yrittää ja kasvattaa perhettä. On muistettava, että turvalliset ja sujuvat kulkuyhteydet ovat myös huoltovarmuutemme pohja ja perusta. Pohjois-Suomi on rajamaakunta, joka tarvitsee vahvan puolustuksen ja logistisen selkänojan. Jokaista päätöstä tehdessä on nähtävä pohjoinen myös strategisena alueena.

Sitten varsinainen kysymys liittyy valmiuteen ja huoltovarmuuteen ja jäänmurtajiin. Me kaikki tiedämme, missä ne ovat — toivottavasti ihan kaikki eivät tiedä — ja ne ovat siellä yhdessä kasassa. Milloin ryhdytte toimenpiteisiin, että ne siirretään esimerkiksi Tornio—Kemi—Oulu-alueelle? — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Edustaja Seppänen.

**13.19 Sara Seppänen ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen tuon parlamentaarisen Liikenne 12 -työryhmän jäsen ja haluan kiittää ministeriä hyvästä työstä sen osalta. Sain kunnian vierailla viime kuussa Kanadassa, ja siellä todella silmät avautuivat. Turvallisuusajattelu Kanadassa suuntautuu täysin arktiseen alueeseen. Suomessa tätä ei ole aina tunnistettu, mutta onneksi tämä hallitus on nostanut pohjoisen väylät prioriteettilistan kärkeen. Liikenneverkkoja kehitetään etenkin huoltovarmuus-, kilpailukyky-, saavutettavuus- ja kaikkien alueilla toimivien elinkeinojen näkökulmasta.

Tänä vuonna perusväylänpitoon 250 miljoonaa, ensi vuodelle 200 miljoonaa. Eilen täällä salissa oppositio esitti 200 miljoonaa euroa lisäystä kehitysapuun. Onneksi tämä hallitus näkee asian toisin, kiitos siitä.

Arvoisa ministeri Ranne, kiitokset ensinnäkin uusimmasta, jäänmurtaja Ainin tilauksen vahvistamisesta. Kysyn nyt: millaisia muita toimia meillä on lupa odottaa vuonna 25 Suomen väyläverkkojen suhteen?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Hoskonen.

**13.20 Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Todellakin, tämä maaseudun nettiyhteyksien ja puhelinyhteyksien todella luokaton tilanne: Arvoisa ministeri, voisitte kokeilla tätä samaa menettelyä täällä poistamalla 40—50 prosenttia tämän paikkakunnan puhelintehosta. Arvatkaas, mikä meteli siitä syntyisi. Eivätkö teille todella maaseudun ihmiset merkitse enää mitään? Kyllä teillä ennen vaaleja oli armoton ote, että pitäisi saada maaseutu kuntoon, ja nyt on menty aivan kamalaa alamäkeä.

Ihan oikeasti puhelimet eivät toimi. Älkää viitsikö väittää sellaista todeksi, mikä ei ole totta. Tämä on ihan luokatonta, mikä siellä se sellainen tilanne on. Todellakaan kaikista paikoista ei pääse 112:een. Eiväthän ne tietenkään kirjaudu sinne kirjanpitoon, kun ei sinne pääse. Jos joku sattuu siellä kuolemaan, niin se on sitten ikävä kyllä semmoinen murhenäytelmä, johon ei sanoja löydy.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Toinen asia on sitten tämä rataverkon kunto. Ymmärrän toki sen, että joku Turun juna-rata on todella teille eräänlainen pakkomielle, mutta kyllähän, jos me halutaan tätä Suo-meaa ruveta pitämään pystyssä ja saada nopeasti yhteys Meri-Lapin kautta Ruotsiin ja sieltä Narvikiin, siihen pitää teidän panostaa, koska tämä maailma on mennyt niin pahaksi, että enpä sano, mitä ensi vuonna tapahtuu, mutta viisas varautuu. Toivon, että se asenne ote-taan tässä hommassa esille.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Oinas-Panuma.

**13.21 Olga Oinas-Panuma kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä minua harmittaa suoraan sanottuna ministerin ylimielinen suhtautuminen puhelinverkkoi-hin ja nettiin liittyen. Siis se ei ole mitään pelottelua, vaan se on oikeasti ihan tosiasia ja ti-lanne, että ne verkot eivät toimi niin kuin ne ovat ennen toimineet. Koen tämän ihan omas-sa henkilökohtaisessa elämässäni, kun kotonani joudun Pudasjärvellä etsimään huoneen, missä minulla kuuluu puhelin. Eihän semmoinen kuulu hyvinvointivaltioon.

Itse asiani oli tämä Ylivieskan ylikulkusilta, josta myös muutamat muut edustajat ovat kysyneet. Eli siihenhän ovat laskelmat olemassa, ja siihen on itse asiassa valtiovarainmi-nisteriö esittänyt kaksi kertaa rahoja, ja molemmilla kerroilla ne rahat on viime hetkellä myös nyysitty pois. Ensiksi ne menivät Satakuntaan, ja nyt en tiedä, mihin ne viimeimmäk-si menivät.

Tämä siltahan on tosi tärkeä, koska sitä kautta kulkee valtava määrä tavaraa pohjoisesta etelään ja etelästä pohjoiseen. Sen kantavuus ei ole enää riittävä, vaan se pitää oikeasti saa-da uusittua, joten kysymykseni ministerille olisi: milloin me tähän siltaan ne rahat saa-daan? Ja myös: milloin laitatte nuo meidän verkot kuntoon niin, että saadaan sitten otettua puhelimella yhteyttä?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Otetaan vielä kolme vastaus-puheenvuoroa: edustajat Koskela ja Wallinheimo ja sitten vielä Ovaska.

**13.23 Jari Koskela ps** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, rouva puhemies! Kiitokset myöskin ministerille. Maakunta kiittää. Asvalttia on syntynyt kiitettävästi tänä kesänä ja toivottavasti myöskin ensi kesänä.

Julkisen talouden heikko tilanne kuitenkin asettaa tiettyjä rajoja ja rajoituksia, miten voimme kansallisin varoin tieverkon ylläpitoon satsata. Yksi ratkaisu väylien kunnossapi-don parantamiseksi olisi saada EU:lta enemmän sinne maksamiamme jäsenmaksuja takai-sin. Siellä on ainakin Verkkojen Eurooppa -rahoitusväline, ja myös sotilaalliseen liikku-vuuteen on mahdollista saada rahoitusta. Suomella on sijaintinsa ja Nato-jäsenyyden vuok-si mielestäni hyvät edellytykset saada tätä kautta rahoitusta, ja kysynkin ministeriltä: mil-laisiksi arvioisitte mahdollisuudet saada EU:sta omaa rahaamme takaisin erilaisiin liiken-nehankkeisiin ja väylien kunnossapitoon?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitos. — Wallinheimo.

**13.24 Sinuhe Wallinheimo kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä monet keskustan edustajat ovat todennäköisesti ottaneet esiin tämän Turun tunnin junan taas. Itse asiassa karrikoiden voisi sanoa, että siitä puolestatoista miljardista, mikä me tällä kaudella

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

laitetaan raiteisiin, noin 500 menee itään, 500 menee pohjoisen suuntaan ja 500 länteen — niin että jos ministeri voi tämän vahvistaa.

Henkilökohtaisesti itsekkin haluan kiittää tässä tietenkin keskisuomalaisena kansanedustajana, että tällä kaudella saamme historiallisen monta uutta tiehanketta sinne, joten siitä kiitokset. Se ehkä kertoo siitä, että tämä hallitus on koko Suomen hallitus.

Arvoisa puhemies! Kysymykseni liittyy maakuntalentoihin: Näistä joudutaan todennäköisesti tekemään nyt puoliväliriihessä päätös, ja haluaisinkin vähän kuulla sitä filosofiaa, millä nyt lähestytään tätä. Katsotaanko siellä markkinaehtoisuutta, mahdollisesti eri aika-  
taulutusta, vai mikä on se filosofia, millä hallitus lähestyy nyt puoliväliriihessä tätä maakuntalentokysymystä?

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Vielä edustaja Ovaska, ja sitten ministeri.

**13.25 Jouni Ovaska kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ehkä tämä, mihin Wallinheimo viittasi, kuvastaa juuri sitä ongelmaa, eli se ei ole vain vaikka Turun tunnin junan muutama miljardi nyt, vaan se, mitä jää tulevien hallitusten ja sukupolvien maksettavaksi, useampia miljardeja koko hanke. Tämä koskee nyt tätä koko väyläverkon kehittämistä, mistä me aloitimme. Eli miten siitä rahoituksesta saadaan kestävää, jos esimerkiksi tämä hallitus nyt rahoittaa hankkeet myymällä valtion tuottavaa omaisuutta? Kehittämisen kehysrahoitusta te olette leikanneet hallitusohjelmassa, budjettiriihessä 23 ja kehysriihessä 24. Tämä ei kuvasta sitä kestävää väyläpolitiikkaa, mitä me olemme peräänkuuluttaneet. Eli meidän pitäisi löytää visioita ja nähdä pidemmälle kuin vain yhden hallituskauden ajan. Tämä sama koskee nyt näitä yhteyksiä esimerkiksi pohjoisessa, mitä täällä hyvin edustajat nostivat. Eli enää ei voida vain miettiä väyläpolitiikkaa Etelä- tai Pohjois-Suomessa — Suomessa, Ruotsissa tai Norjassa — vaan meidän pitää miettiä itä—länsisuunnassa, hakea huoltovarmuusratkaisuja ja hakea keinoja, millä meidän nykyistä verkostoa parannetaan.

Eli toivoisin ensi vuoden tullen ministeriöltä vielä enemmän visioita ja arvioita siitä, miten me näihin kaikkiin haasteisiin tulevaisuudessa vastataan.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Sitten ministeri, olkaa hyvä. Viisi minuuttia tai hieman ylikin, jos tuntuu olevan asiaa.

**13.26 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Kiitoksia, arvoisa puhemies! Jatkan nyt kuitenkin tällä nettiyhteyksikysymyksellä. Tilanne on sellainen, että Suomessa on tällä hetkellä maailman parhaat 4G- ja 5G-verkot, ja kun teknologia kehittyy ja taajuuksia on vain tietty määrä jaossa, niin niiden 2G- ja 3G-verkkojen tilalle, jotka niin sanotusti vanhenevat, otetaan uutta. Se teknologia, joka tarvitsee ja käyttää näitä verkkoja, uudistuu vähitellen käyttämään 4G:tä, 5G:tä, 6G:täkin.

Vastuu nettiyhteyksien ylläpitämisestä on palvelujen myötä, lainsäädännön myötä, meidän operaattoreilla, joita nimenomaan Traficom valvoo, joita nimenomaan Traficom velvoittaa koko ajan aktiivisella yhteydenpidolla toimimaan ja ratkaisemaan niitä paikallisia ja alueellisia yhteysongelmia, joita meillä tässä maassa on. Niitä on, ei kukaan ole sitä kieltänyt, mutta niihin kokonaisuuksiin haetaan ratkaisuja, haetaan nimenomaan sitä, että kerätään tietoa, saadaan se tieto, yhteydenotot, viranomaisten välinen tieto vaihtuu, [Tuomas

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Kettunen: Meillä on jo tieto!] ja sitten kun niitä havaitaan kentällä, niin ollaan oikeasti yhteydessä myöskin operaattoreihin tai Traficomiin.

Voi todeta myöskin sen, että Suomessa yleisesti verkot ovat rakentuneet hyvin vahvasti markkinaehtoisesti. Tietenkin jos puhutaan erityyppisistä tukijärjestelmistä, niin kuin laajakaistatuki, siihen voisi oikeastaan todeta sen, että meillä on tällä hetkelläkin maa- ja metsätalousministeriön kyläverkkohanke, jonka kautta on 53 miljoonaa jaossa nimenomaan valokuituverkkojen rakentamiseen. Ja tietysti näitä tukijärjestelmiä tarkastellaan, ja varmasti puoliväliriihessä myöskin katsotaan, onko sitten joillekin alueellisille tai paikallisille tuille vielä tarvetta. Mutta tietenkin ensisijaisesti kaikessa pitää vähentää tukiriippuvuutta. Toistan vielä edelleen tämän: luotan siihen, että viranomaiset, jotka nyt verkkoyhteyksien kanssa ovat tekemisissä päivittäin, tekevät kyllä jatkuvasti parhaansa, ja luotan myös siihen tietoon, jota heiltä on tullut koskien hätänumeroa.

Jos sitten katsotaan näitä hankkeita, voin todeta näistä sen — esimerkiksi nyt siitä Ylivieskasta ja esimerkiksi omasta suosikistani vt 9:stä, jonka tuossa jo ensimmäisissä haastatteluissakin otin esiin — että kyllä ne ovat siellä niin sanotusti putkessa, mutta katsotaan, millä tavalla ja millä aikataululla niitä varsinaisesti saadaan eteenpäin. Tasapainotellaan tietenkin siinä, että saadaan kokonaisuus Suomessa eteenpäin näitten investointien osalta oikeudenmukaisesti. Ei ole helppoa.

Kyberturvallisuus — nyt pääsen tähän aiheeseen: Meillä on saatiin uudistettua loka-kuussa kyberturvallisuusstrategia, joka sisältää valtavasti yli sektorirajojen erilaisia toimenpiteitä liittyen kansalaisten kyberturvallisuusosaamiseen, meidän kyberturvallisuusteknologiamme kehittämiseen, meidän Traficomin Kyberturvallisuuskeskuksen toiminnan jatkamiseen ja vahvistamiseen. Tälle ollaan hakemassa siis vuodesta 26 eteenpäin pidempää ja pysyvämpää rahoitusta tämän kokonaisuuden ja meidän toimenpiteiden eteenpäin viemiseksi vaikuttavasti. Tämä on kokonaisuus, jonka me varmasti kaikki haluamme varmistaa. Tietenkin kun puhutaan sitten viranomaistehtävien lisäämisestä, niin EU:ltahan tulee paitsi lainsäädäntöä kyberturvallisuuden osalta myöskin niitä velvoitteita aika paljon, ja tietenkin näistä kaikista pitää myöskin pitää huoli.

Ruotsi—Suomi-yhteistyö, jäänmurtajayhteistyö: Niin kuin uutisia luittekin, meillä on nyt pistetty ensimmäinen uusi jäänmurtaja tilaukseen, Aino-tyttö on ensimmäinen, ja tästä lähtee myöskin se, että meillä on Ruotsin kanssa yhteinen jäänmurtajien uudistamisohjelma, jota on jo taustalla valmisteltu. Eli me voidaan puhua jopa viiden murtajan mahdollisesta yhteishankinnasta, ja tätä katsotaan tietenkin ruotsalaisten kanssa yhdessä.

Pohjoinen, pohjoinen ulottuvuus: Koko pohjoinen alue on hyvin tiiviissä yhteistyössä. Tehdään paitsi liikennejärjestelmien, Suomen, Ruotsin ja Norjan liikennejärjestelmien, yhteensovittamista, niin myöskin sitä, että saataisiin EU:sta nimenomaan niitä isoja EU-rahoja rajat ylittävien eri liikennehankkeitten osalta. EU:sta revitään kaikki mahdollinen, mikä sieltä on saatavissa. Tapasin itse asiassa tuossa ensimmäistä kertaa jo hyvin aikaisessa vaiheessa tuoreen liikennekomissaarin, ja olen myöskin tavannut meidän uuden puolustus- ja avaruuskomissaarin, eli suhteet ovat kyllä siihen suuntaan varsin tiiviitä, eli vaikutamista tehdään.

Varjolaivasto: Varjolaivaston alukset kulkevat kansainvälisillä vesialueilla, ja tietenkin silloin meidän puuttuminen liikkumiseen on aika haastavaa. Se, mitä me tällä hetkellä teemme viranomaisyhteistyössä, on se, että me minimoimme riskejä. Olemme myöskin nyt päässeet hyvin pitkälle öljysuojelun osalta, ja siellä on öljyntorjunta-alue, joka ollaan saamassa toivottavasti Itämerelle mahdollisimman pian. Tästäkin on pitkällisesti jo neuvotte-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

lut menossa. Tietenkin kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO on se, jonka kautta suomalaisetkin yrittävät vaikuttaa varjolaivastoon, mutta täytyy miettiä, että jos me lähdemme kirstämään meidän Itämeren lainsäädäntöä, niin kaikki se tulee myöskin rajoittamaan meidän laivastomme liikkumista ympäri maailmaa, eli tämä ei ole kovin helppo kokonaisuus. Mutta mitä Suomi joka tapauksessa nyt tekee, niin tiivistää viranomaisyhteistyötä, tekee yhteistyötä siellä IMOssa ja tätä riskien minimoimista. Myöskin meillä on vakuutussuojaan liittyen omia kansallisia toimenpiteitä, joita voimme vaatia näiltä laivastoilta. Tietenkin aika vahvasti öljytankkereitten osalta on kyse vapaaehtoisuudesta, mutta meillä on tällainen projekti myöskin tässä kesken.

Lentoliikenteestä: Lentoliikennestrategiahan tulee sisältymään [Puhemies koputtaa] Liikenne 12:een, ja tulemme puoliväliriihessä käsittelemään tätä kokonaisuutta. Finavian kentistähän on hallitusohjelmassa kirjattu, että niistä tullaan pitämään kiinni. Kokonaisuus lentoliikenteen osalta on tietenkin se, että kaikkia maakuntia täytyy kohdella tasapuolisesti. Meillä on Savonlinnan-malli 50—50-rahoituksista, joka on yhtenä vaihtoehtona, ja katsoimme, minkälaisia osallisuuksia jatkossa voisi olla. Tietenkin on selvää, että markkinaehtoisuus on se ensisijainen, mutta Suomenmaassa se ei välttämättä joka puolella onnistu ainakaan vielä, mutta siihen tähdätään.

Aika on jo huomattavasti yli. Tähän loppuun totean ehkä, että on olemassa sellainen laulukin kuin Juna Turkuun, sen on laulanut Seija Simola, ja tämä ehkä tämmöiseksi loppukevennykseksi. Me kaikki tietenkin täällä teemme parhaamme, että saamme kaikkia järkeviä investointihankkeita koko Suomeen eteenpäin niin paljon kuin sielu sietää. — Hyvää joulua!

**Förste vice talman Paula Risikko:** Tack. — Debatten avbryts och den fortsätter senare i detta plenum.

Riksdagen avbröt den allmänna debatten om huvudtiteln klockan 13.34.

---

Riksdagen fortsatte den allmänna debatten om huvudtiteln klockan 18.35.

**Förste vice talman Paula Risikko:** Nu fortsätter den allmänna debatten om huvudtitel 31 gällande kommunikationsministeriets förvaltningsområde som avbröts tidigare under detta plenum. — Ledamot Hoskonen frånvarande. — Ledamot Kallio närvarande. Varsågod.

18.35 **Vesa Kallio kesk:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Aina paikalla — ei nyt sentään.

Arvoisa puhemies! Tämän hallituskauden aikana Suomen maanteiden korjausvelka kasvaa noin 500 miljoonalla eurolla. Samalla kun nykyiset raiteet ja tiestöt rapistuvat, rahaa riittää erään nimeltä mainitsemattoman rautatien edistämiseen. Hallituksella on toki oikeus tehdä valintoja, ei siinä mitään. [Tuomas Kettunen: Ai huonojakin valintoja?] — Kyllä, ne ovat kaikki hallituksen omia päätöksiä.

Hallitus on ehdottamassa, että liikenne- ja viestintäministeriö oikeutetaan allekirjoittamaan Länsirata Oy:n rakentamisvaihetta koskeva osakassopimus siten, että valtion rahoitusosuus hankkeen kustannuksista on enintään 400 miljoonaa euroa edellyttäen, että muut omistajat rahoittavat hanketta vähintään samaisella summalla. Yksinomaan tällä vaalikau-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

della veronmaksajien rahaa hankkeeseen kiinnitettäisiin siis 800 miljoonaa euroa, josta puolet valtiolta. Keskusta ei hyväksy tätä. Keskusta ei näe edellytyksiä länsiradan toteuttamiselle.

Arvoisa puhemies! Kaiken tämän keskellä hallitus on jättänyt liian vähälle huomiolle itäisen Suomen auttamisen, vaikka Venäjän laitton sota Ukrainaan vaikuttaa Suomen itärajan läheisyydessä oleviin alueisiin voimakkaimmin. Keskusta helpottaisi itäisen Suomen tilannetta 130 miljoonan euron ja pohjoisen Suomen tilannetta 30 miljoonan euron panostuksilla. Tällä toimenpidekokonaisuudella luotaisiin Venäjän sodankäynnin seurauksista kärsiville itärajan maakunnille kasvunäkymiä ja aloitettaisiin niin sanotun pohjoisen ohjelman toteuttaminen. Rahoitus näihin saadaan perumalla edellä mainittu junaan kaavailtu summa.

Arvoisa puhemies! Suomalaisen väyläpolitiikan suurin haaste on ollut sen epäjohtomukaisuus, ja siitä on tänään täällä jo keskusteltu. Voimassa olevassa Liikenne 12 -suunnitelmassa on pyrkimyksenä ollut tehdä väyläpolitiikasta pitkäjänteisempi ja ennustettavampi sekä turvata suomalaisten väylien kehittämiseen, kunnossapitoon ja korjaamiseen riittävä rahoitus. Valitettavasti hallitus ohjelmassaan vesitti Liikenne 12 -suunnitelman toteuttamisen. Huonokuntoisten liikenneväylien — tiestöt, radat, satamat — korjausvelkaa hallitus on hoitamassa alentamalla perusväylänpidon menokehystä, jota se yrittää tilkitä valtion omaisuudesta saatavilla myyntituloilla.

Kertaluonteinen panostus vaalikauden aikana olisi yhteensä reilu 50 miljoonaa euroa. Tästä huolimatta perusväylänpidon kokonaisrahoitus on jäämässä vuosien 19—23 rahoitustasosta noin reilulla sadalla miljoonalla eurolla. Se on myös huomattavasti vähemmän kuin valtakunnalliseen 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan on kirjattu. Raha on määrä käyttää kokonaan tiestön päällystämisiin kohteena vilkasliikenteisimmät väylät. Niin sanottu alempiasteinen tieverkko, joka on tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille ja huoltovarmuudelle, on rapistumassa samaan aikaan.

Lisärahoituksesta huolimatta korjausvelka pysyy kuluvana vuonna samana. Ensi vuonna se kasvaa noin sadalla miljoonalla eurolla. Vaalikauden kahdelle viimeiselle vuodelle lisärahoitusta ei juuri jääkään, jolloin tiestön korjausvelka kääntyisi voimakkaaseen kasvuun. Väyläviraston arvion mukaan vuoden 2027 lopulla tiestön korjausvelka olisi 3,1 miljardia euroa, joka on siis 500 miljoonaa euroa enemmän kuin hallituksen aloittaessa. Hallituksen väyläpolitiikan perintö — täällä on paljon puhuttu perinnöistä — seuraavalle hallituskaudelle näyttää varsin halvaannuttavalta: leikatut kehykset sekä rajuun kasvuun kääntynyt korjausvelka.

Arvoisa puhemies! Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä, niiden varsilla arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa, 190 000 kesämökkiä sekä suuri määrä metsätilojen palstoja. Hallitus on jo leikannut yksityistieavustuksia. Nyt avustuksia ehdotetaan leikattavaksi entisestään, jolloin ensi vuonna määräraha on enää reilu kuusi miljoonaa euroa. Edellisen hallituksen päättämänä vuonna 23 yksityisteiden valtionavustus oli vielä 25 miljoonaa euroa puuhuollon turvaamiseksi. Puuhuolto ja ruokahuolto eivät näillä luvuilla näytä olevan hallituksen prioriteeteissa.

Tarve panostaa yksityisteihin ei ole hävinnyt mihinkään. Sen sijaan hallitus on määrätietoisesti heikentämässä huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria ja maksattamassa tiekuntien osakkailla valtiovallan keskeistä velvollisuutta vahvistaa ja ylläpitää koko Suomen huolto- ja toimintavarmuudelle tärkeitä yksityisteitä. Venäjän vastaisten pakkotteiden ja vastapakotteiden vuoksi on entistäkin tärkeämpää huolehtia toimivista kulje-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

tusyhteyksistä. Esimerkiksi maa- ja metsäteollisuuden tarvitsemat raaka-aineet sijaitsevat käytännössä aina metsäiden varsilla. Suomalaisen metsäteollisuuden haastava tilanne huomioiden tarve jatkuu tulevaisuudessakin vähintään yhtä suurena. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Elo, olkaa hyvä.

**18.40 Tiina Elo vihr:** Arvoisa puhemies! Liikenteen päästöjen vähentämisessä onnistuminen on keskeistä Suomen ilmastotavoitteiden saavuttamisen kannalta. Valitettavasti hallituksen ensi vuoden talousarvio ei tarjoa tähän lainkaan riittäviä keinoja. Kävelyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen kohdistuvat leikkaukset ovat merkittäviä ja vaikuttavat keskeisesti kuntien edellytyksiin edistää kestävästä liikkumisesta.

Kävelyn ja pyöräilyyn esitetään ensi vuodelle 1,8 miljoonaa, jonka pitäisi riittää koko maan tarpeisiin. Tämä on hävyttömän pieni summa, kun sitä vertaa vaikkapa joululahjarahojen liikennepottiin. Samaan aikaan kävelyn ja pyöräilyn edistämishjelmassa sekä valtakunnallisessa Liikenne 12 -ohjelmassa rahoituksen tasoksi on määritelty 30 miljoonaa euroa vuodessa. Esitetty summa on tästä kuusi prosenttia. Kävelyn ja pyöräilyn rahoituksen dramaattinen vähentäminen heikentää merkittävästi kuntien kykyä toteuttaa kävely- ja pyöräilyinvestointeja. Kävelystä ja pyöräilystä leikkaaminen on myös vastoin hallituksen Suomi liikkeelle -ohjelmaa, jossa nimenomaan halutaan lisätä arkiliikunnan määrää. Leikkaamalla paremmista pyöräteistä leikkaamme liikkumisen tuomista terveyshyödyistä.

Kestävän liikkumisen kannalta kriittistä on myös se, että hallituksen esitys vaikeuttaa joukkoliikenteen järjestämistä. Jo nyt joukkoliikenteestä on leikattu, ja rahoitus on edelleen merkittävästi alemmalla tasolla kuin se oli edellisen hallituksen aikana. Vakava isku joukkoliikenteelle on ensi vuonna toteutuva joukkoliikenteen arvonlisäveron korotus. Se nostaa lipun hintoja ja luo painetta karsia palvelutasoa. Helsingin seudulla lipun hintoja päätettiin kokoomuksen johdolla korottaa kahdeksalla prosentilla. Vihreät eivät näin suurta korotusta kannattaneet.

Tiedämme, että joukkoliikenteen käyttökynnys nousee, kun lippu on kallis, matka busipysäkeille pitenee ja vuoroväli harvenee. Nousevat hinnat vähentävät kysyntää, ja noidankehä on valmis. Kalliit liput myös rajaavat pienituloisten liikkumisen mahdollisuuksia, mikä aiheuttaa liikenneköyhyyttä. Kun tähän vielä yhdistetään hallituksen asuntopolitiikka, joka pakottaa pienituloiset muuttamaan kauemmas halvempien asuntojen perässä, on selvää, että ihmisten arki ja kestävä liikkuminen hankaloituvat. Tätäkö hallitus todella haluaa? Linja-autoliiton teettämän selvityksen mukaan korotus ei edes lisää valtion verotuloja, sillä laskeva kysyntä laskee myös liikennealan liikevaihtoa, nostaa työmatkavähennyksen kustannuksia sekä nostaa kuntien kustannuksia, kun matkakustannusten korvaukset nousevat.

Arvoisa puhemies! Lentäminen on ilmastolle haitallisin keino liikkua, mutta silti sitä verotetaan liikennemuodoista vähiten, siksi vihreät toteuttaisivat reilun lentoveron. Kotimaan lentoliikenteen tuet ovat ympäristölle haitallisia tukia ja kustannustehotonta liikennepolitiikkaa. Vihreiden linja on, että alueellinen saavutettavuus tulisi varmistaa ensisijaisesti raideliikenneyhteyksin. Tämä edellyttää painopisteen siirtoa lentoliikenteen julkisesta tukemisesta kohti raideliikenteen kehittämistä. Vihreiden vaihtoehtobudjetti pitää sisällään reilun lentoveron, jonka tuotoksi on arvioitu 150 miljoonaa euroa.

Liikenteen verotuksen kokonaisuus kaipaa myös uudistamista. Liikenteen sähköistytessä valtion verotulot vähenevät vääjäämättä, mikä aiheuttaa haasteita julkiselle taloudelle.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Tässä kohtaa sähköautojen verotuksen kiristäminen on kuitenkin väärä suunta. Jotta yhä useammalla olisi aito mahdollisuus valita polttomoottoriautoa kestävämpi liikkumisen muoto, sähköauton hankintaa kannattaa yhä tukea ja sähköisen liikenteen latausverkkoa on kehitettävä koko maassa. Esimerkit Norjasta kertovat, että kannusteita sähköautoille tulee ja kannattaa kehittää. Sama koskee myös biokaasun liikennekäyttöä, josta siitakin hallitus leikkaa.

Arvoisa puhemies! Vielä lopuksi totean, että hallituksen liikennepolitiikka ei tunnista kasvavien kaupunkien haasteita. Tämä näkyi MAL-sopimusneuvotteluissa, joissa liikennehankkeisiin oli varattu tarpeeseen nähden liian vähän rahaa. Kestävän kaupunkirakenteen synnyttäminen suurissa kaupungeissa palvelee koko Suomen etua. Kaupungit ovat keskeisiä toimijoita niin taloudellisen toimeliaisuuden ja verotulojen luojina kuin ilmasto-toimien tekijöinä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Koskela, Jari.

**18.45 Jari Koskela ps:** Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Ei ole liioiteltua sanoa, että istuva hallitus on historian autoilijamyönteisin hallitus. Polttoaineveron vähennykset, jake-luvelvoitteen nousu-uran madaltaminen, ajoneuvoveron vähennys ja edessä oleva ammat-tidiesel ovat tärkeitä autoilun kustannuksia vähentäviä päätöksiä. Valitettavasti tulevaisuu-dessa on edessä keskustan ja SDP:n hallituksen kuittaama EU-laajuinen tieliikenteen pääs-tökauppa. Sen aiheuttamaan pumppuhintojen nousuun on löydettävä ratkaisu, sillä autoi-lun kustannukset haittaavat niin yritysten kilpailukykyä kuin työssäkäynnin ja asumisen edellytyksiäkin.

Mutta mennäänkö liikenneverkkoihin. Tänä vuonna saatiin päällystettyä 4 000 kilomet-riä tietä, ja asfaltti tuoksui ympäri Suomen. Tällä saatiin pysäytettyä korjausvelan kasva-minen. Korjausvelkaahan oli vuoden alussa lähes 4,2 miljardia euroa, mistä tieverkolle kohdistui 61 prosenttia ja rataverkolle 38. Päällystetyn maantieverkon laajuushan on noin 51 000 kilometriä. Vuonna 2025 hallitus kohdistaa siihen investointipaketistaan 200 mil-joonaa euroa. Rahoituksella pystytään pitämään keskeisen tieverkon kunto nykytasolla ja muun tieverkon huonokuntoisten päällysteiden määrä lisääntyy vain vähän. Vuoden 25 päällystysohjelman pituuden arvioidaan olevan noin 3 200—3 300 kilometriä. Kuluvan vuoden lukuihin ei siis olla pääsemässä, mutta hyvästä määrästä asfaltteja nytkin puhutaan.

Arvoisa puhemies! Hallitusohjelmassa linjatun mukaan hallitus käynnistää liikenteen rahoituksen ja verotuksen kokonaisuudistuksen, jonka liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö toteuttavat yhteistyössä. Liikenteen sähköistymisen myötä liiken-teestä kertyvä veropotti vähenee ja uudistusta tarvitaan, ja liikenteen käyttäjien pitää myös hyötyä maksamistaan veroista. Eli käytännössä ei voi olla niin, että liikenteestä kerätään isoja verotuloja mutta tiestöä ei saada riittävästi kunnostettua. Yksi tapa saada lisää tiestöä kunnostettua olisi käyttää hyväksi EU:n eri rahoitusmekanismien mahdollisuudet. Uskoi-sin, että Suomi pystyisi saamaan esimerkiksi Verkkojen Eurooppa -välineestä paljon ny-kyistä enemmän. Myös sotilaalliseen liikkuvuuteen pitäisi saada enemmän rahoitusta EU:lta nyt, kun Nato-jäsenenä puolustuspoliittinen asemamme on entisestään korostunut. Koska olemme unionin nettomaksajia, on kyse loppupeleissä omasta rahastamme. Toivon, että hallitus siis panostaa tähän EU-vaikuttamiseen entistä enemmän, jotta saamme EU-jä-senyydestä myöskin enemmän hyötyä.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Arvoisa rouva puhemies! Nostan vielä esiin nämä valiokunnan tekemät lisäykset budjettiin, eli 50 miljoonan liikkumavarasta noin 30 miljoonaa on ohjattu erilaisiin liikennehankkeisiin ympäri Suomea. Tässä taitaa olla päälle 70 erilaista kohdetta, myös siihen alempaan tieverkkoon. Näihin lisäykseen suhtaudutaan valitettavasti julkisessa keskustelussa kriittisesti, mutta korostan, että kohteet on otettu elyn listoilta eivätkä ne ole mitään edustajien mökkiteitä, kuten välillä jossakin vähättelevästi on kuullut sanottavan. Esimerkiksi Karvialla oleva Alkkiantie on jo vuosia ollut elyn listoilla, ja tarve kunnostukselle on kriittinen. Nyt mietinnön myötä se on viimein saamassa uutta päällystettä. Samoin myös paljon julkisuudessa ollut, Suomen surkeimmaksi tieksi äänestetty — tänä vuonna valittu — Säskylän Vanhakyläntie pistetään kuntoon näillä rahoilla. — Kiitoksia.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Viljanen poissa. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

**18.50 Juha Hänninen kok:** Arvoisa rouva puhemies! Pohjoisen Suomen merkitys ei ole ollut koskaan suurempi kuin nyt. Oulun seutu, Pohjois-Pohjanmaa, Kainuu ja koko Lapin alue ovat Suomen selkäranka, kun puhumme kansallisesta turvallisuudesta, taloudellisesta kasvusta ja strategisesta geopoliittisesta sijainnista. Pohjoinen Suomi sijaitsee Euroopan ja arktisen alueen risteyksessä. Tämä on portti Jäämerelle, yhteys Pohjoismaihin ja tie Eurooppaan. Pohjoisessa kulkee valtatie 21, Tornion—Kolarin rata ja tärkeät väylät, jotka yhdistävät meidät kansainvälisiin kuljetusreitteihin. Näiden väylien kunnossapito ja kehittäminen eivät ole vain alueellisia hankkeita, ne ovat koko maan huoltovarmuuden ja kilpailukyyn kysymyksiä. Näihin yhteyksiin on nyt panostettava.

Arvoisa rouva puhemies! Pohjois-Pohjanmaalla sijaitseva Oulu on Suomen viidenneksi suurin kaupunki ja teknologiakeskus. Oulun seutu on veturi, joka vie Suomea kohti uutta talouskasvua. Kaupungin rautatieaseman ratapiha, valtatie 4 ja Liminka—Oulu-kaksoisraide ovat investointeja, jotka luovat sujuvampia kuljetusyhteyksiä alueelle ja parempia mahdollisuuksia niin ihmisille kuin elinkeinoelämälle.

Meidän tulee huolehtia siitä, että pohjoisen yhteydet maalla, merellä, ilmassa ja raiteilla toimivat kaikissa tilanteissa. Tie- ja rataverkoston kunnossapito ei saa jäädä korjausvelan alle. Hallituksen määrärahat teiden perusparannukseen ja uusien ratojen kehittämiseen ovat oikeansuuntaisia, mutta työ on vasta alussa.

Arvoisa rouva puhemies! Pohjoisen Suomen elinvoima, turvallisuus ja kansainvälinen kilpailukyky kulkevat käsi kädessä. Tämän päivän päätöksillä me varmistamme, että jokaisella suomalaisella, asuipa hän Oulussa, Kuusamossa tai Kemissä, on mahdollisuus tehdä töitä, yrittää ja kasvattaa perhettään.

On muistettava, että turvalliset ja sujuvat kulkuyhteydet ovat myös huoltovarmuutemme peruste. Pohjois-Suomi on rajamaakunta, joka tarvitsee vahvan puolustuksellisen ja logistisen selkänojan. Jokaista päätöstä tehdessä on nähtävä pohjoinen myös strategisena alueena, jota ei voi unohtaa eikä sivuuttaa. Panostamalla pohjoisen infrastruktuuriin panostamme koko Suomen turvallisuuteen ja kasvuun. Tämä on meidän yhteinen velvollisuutemme. — Kiitos, arvoisa puhemies!

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Laakso poissa, edustaja Lindén poissa. — Edustaja Löfström, varsågod.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

18.54 **Mats Löfström r:** Tack så mycket, ärade fru talman! Förbättrandet av konkurrensen för fartyg som används för sjötransport brukar i debatten ibland utmålas som ett stöd till rederier, eftersom det är rederierna som får tillbaka pengar ur statsbudgeten för en del av de sociala avgifter man inbetalat för sin besättning. I själva verket är stödet inget stöd till rederier, utan till finländska sjömän och befäl, sjöfarare, och för att säkerställa att vi har en handelsflotta under finländsk flagg.

Den nedskärning som föreslås här i budgeten av både centern och de gröna skulle leda till en utflaggning av en stor del av Finlands handelsflotta, äventyra Finlands försörjningsberedskap och försvaga sysselsättningen, då fartygen skulle flaggas ut till Sverige eller Estland som har likvärdiga system för att säkerställa att de har en egen handelsflotta under egen flagga.

En stor del av Finlands handel med styckeegods — mat, medicin, paket — går nämligen på passagerarfärjornas bildäck. Finländskt flaggade fartyg har en stor betydelse för Finlands försörjningsberedskap, då 95 procent av vår utrikeshandel går med fartyg. Den får inte äventyras, i synnerhet inte i dessa tider, och därför är regeringens budgetförslag bra. Budgetförslaget och -betänkandet har också mycket stor betydelse för Åland, för Ålands försörjning, för Ålands ekonomi, för arbetsplatserna. Om man skär ner bara lite i bemanningsstödet kommer det leda till att finska flaggan tappar konkurrenskraft och att fartygen flaggar ut. Då minskar man budgetposten på utgiftssidan, men också intäktssidan och arbetsplatserna. Det går inte att äta kakan och ha den kvar.

Ärade fru talman! Man bör överväga att ändra bokföringsteknik för Finlands nettolönesystem. Systemet korrelerar i dag helt med antalet sjöarbetsplatser. Ju fler finska sjöarbetsplatser, desto större summa får man tillbaka och desto större verkar stödet i budgeten. Sveriges system gör att rederierna inte alls behöver betala in pengar för socialavgifterna för svenska sjömän, vilket gör att det inte heller uppkommer något behov av stöd. Det skulle också minska byråkratin, och det är något jag hoppas vi i Finland skulle titta på som modell.

Arvoisa rouva puhemies! Meriliikenteessä käytettävien alusten kilpailukyvyyn vahvistaminen kuvataan keskustelussa usein varustamoille myönnettäväksi tueksi, koska varustamot saavat osan miehistöstä maksamistaan sosiaalimaksuista takaisin valtion budjetista. Tosi-asiassa tuki ei kuitenkaan ole tukea varustamoille vaan suomalaisille merenkulkijoille, ja sillä varmistetaan, että meillä on Suomen lipun alla toimiva kauppalaivasto.

Sekä keskustan että vihreiden esittämä leikkaus johtaisi siihen, että suuri osa Suomen kauppalaivastosta ulosliputettaisiin, mikä vaarantaisi Suomen huoltovarmuuden sekä heikentäisi työllisyyttä, kun alukset liputettaisiin Ruotsiin tai Viroon, joilla on yhtäläiset järjestelmät sen varmistamiseksi, että heillä on oma kauppalaivastonsa, joka liikennöi heidän oman lippunsa alla. Suomen lipun alla liikennöivillä aluksilla on suuri merkitys Suomen huoltovarmuudelle, sillä 95 prosenttia Suomen ulkomaankaupasta kulkee meriteitse. Sitä ei saa vaarantaa. Siksi hallituksen budjettiesitys on hyvä. Sen merkitys on erittäin iso Ahvenanmaalle, Ahvenanmaan huoltovarmuudelle, liikenneyhteyksille, taloudelle ja työllisyydelle. Laivat ovat Ahvenanmaan joukkoliikenne, koska Ahvenanmaa on ainoa maakunta Suomessa ilman raideyhteyksiä tai maantieyhteyksiä muualle.

Nykyinen järjestelmä korreloi täysin merityöpaikkojen määrän kanssa. Mitä enemmän meillä on suomalaisia merityöpaikkoja, sitä suurempi summa palautuu takaisin ja sitä suurempi vaikutus tuella on budjettiin. Ruotsin järjestelmässä varustamojen ei tarvitse kohdis-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

taa lainkaan rahaa ruotsalaisten merenkulkijoiden sosiaalimaksuihin, jolloin myöskään tuen tarvetta ei synny. Muutos vähentäisi myös byrokratiaa. Toivon, että Suomikin voisi tarkastella tällaista mallia. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Mikkonen, Anna-Kristiina.

**18.59 Anna-Kristiina Mikkonen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Suomi on pitkien etäisyyksien ja laajalle levinneen asutuksen maa. Saavutettavuuden merkitys on alueiden elinkeinoelämän ja ihmisten arjen näkökulmasta koko Suomen kehittymisen kannalta tärkeimpiä asioita. Meidän on jatkossakin pidettävä kiinni liikennejärjestelmäsunnitelmassa mainitusta kolmen tunnin saavutettavuusrajasta. Kestävällä liikennepolitiikalla on merkittävä rooli maamme huoltovarmuuteen ja kokonaisturvallisuuteen. Liikennepolitiikka on kytkettävä kokonaisvaltaisesti ja poikkihallinnollisesti elinkeinoelämän, työllisyyden, turvallisuuden sekä alueiden kehittämisen kehykseen. Parlamentaarinen yhteistyö Liikenne 12 -järjestelmätyössä on liikenteen pitkäjänteisen ja yhteisesti sovitun kehittämisen kannalta merkittävässä roolissa, ja mielenkiinnolla odotellaan kohta lausunnoille lähtevää luonnosta ohjelman päivityksestä.

Tähän mennessä Orpon hallituksen liikennepolitiikka on ollut poukkoilevaa, ennakoimatonta ja ehkä jopa kalliiksi käyvää liikennepolitiikkaa, jota harjoitetaan ja rahoitetaan myymällä valtion omaisuutta. Kun rahaa on vähän käytettävissä, pitää sen käytön periaatteiden olla selkeitä. Hallituksen päätökset leikata väyläinvestointien kehysrahoituksesta tulevat näkymään tiestön kunnossa. Huonossa kunnossa olevat tiet ruuhkautuvat, hankaloittavat liikennettä sekä lisäävät onnettomuuksien riskejä.

Koko Suomessa tulee olla toimiva liikenneverkosto — tästä meillä lienee parlamentaarisesti yhteinen näkemys. Hallituksen politiikka kuitenkin eriarvoistaa ihmisiä sekä alueita investointien kasautuessa kasvaville seuduille alemman tieverkon rapistuessa. Kaikista infrainvestoinneista Etelä-Savon maakunta jatkaa hallituksen kartalla mustana aukkona, joka ei ilmeisesti minkäänlaisia investointeja ansaitse. Saavutettavuus on niin työpaikkojen, investointien, koulutuksen kuin palvelujen järjestämisenkin kannalta oleellista, mutta yhtäkään esitystä ei tosiaan maakuntaamme tullut. Tieverkon, raiteiden ja ennen kaikkea siltojen korjausvelka on kestäättömän suuri, ja hallituksen toimia korjausvelan pysäyttämiseksi odotellaan.

Toimivien verkkoyhteyksien varmistaminen on myös osa saavutettavuutta. Nopeasti kehittyvät digitaaliset palvelut ovat osa huoltovarmuutta ja oikeusturvaa. Lentoliikenne on elinkeinoelämän ja erityisesti kansainvälisillä markkinoilla toimivien, työllistävien vientiyhtyritysten kannalta tärkeää. Myös matkailu edellyttää säännöllisiä ja kohtuuhintaisia lentoja maan eri osissa. Maan sisäistä lentoliikennettä on, kuten muutakin liikennettä, kehitettävä pitkäjänteisesti, sillä luotettavuus ohjaa myös kuluttajien valintoja liikennevälineiden valinnassa. Lentokenttäverkoston sijoittuminen ympäri Suomen on myös turvallisuuskysymys. Raideliikenteen lisääminen ja palvelutason parantaminen edellyttävät vahvempaa kehittämistä. Poikittaiset junayhteydet läpi Suomen meiltä edelleen puuttuvat, ja niitä olisi syytä myös kehittää. Kunnille ja alueille tulee antaa mahdollisuus järjestää saavutettavaa ja esteetöntä lähijunaliikennettä. Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen tulisi myös olla kuntien kehittämisen keskiössä. Liikennepolitiikka on turvallisuuden, talouden ja tulevaisuuden rakentamista.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Ojala-Niemelä, poissa, edustaja Zyskiewicz, poissa, edustaja Eskelinen, poissa. — Edustaja Kettunen, paikalla, tervetuloa.

**19.03 Tuomas Kettunen kesk:** Kiitoksia, kunnioitettu rouva puhemies! Tosiaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala on käsittelyssä, ja hyvää keskustelua on käyty. Kiitoksia ministerille, että oli kuuntelemassa aiemmin tänään puheenvuoroja.

Ehkäpä aloitan sillä, että kun puhumme nytten liikennepolitiikasta ja väyläpolitiikasta, niin kyllähän väyläpolitiikan kannalta suuri haaste meillä täällä Suomessa on se, että tämä politiikka on ollut aika poukkoilevaa. Voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman pyrkimyksenä on ollut tehdä väyläpolitiikasta pitkäjänteisempää ja ennustettavampaa ja tällä turvata suomalaisten väylien kehittämistä ja kunnossapitoa ja pitää huoli, että korjaamiseen ja kunnossapitoon löytyy riittävä rahoitus. No, valitettavasti nyt hallitus on ohjelmassaan vesittämässä tätä Liikenne 12 -suunnitelmaa ja sen toteuttamista. Huonokuntoisten liikenneväylien — tähän kuuluvat siis tiestö, radat ja satamat — korjausvelkaa hallitus on hoitamassa alentamalla perusväylänpidon menokehystä, jota se nyt yrittää paikata valtion omaisuudesta saatavilla myyntituloilla.

Rouva puhemies! Tuossa aikaisemmassa keskustelussa käytin puheenvuoron juurikin tästä omaisuuden myynnistä. Nimittäin nythän ollaan antamassa mahdollisuus siihen, että VR:n ja Finavian osalta voidaan myydä valtion omaisuutta, kuitenkin niin, että valtiolla olisi enemmistöomistajuus jatkossa. Nytten menemme tuolta teiltä, tiestöstä ja rautateiltä ilmailun puolelle, ja nyt tullaan tähän Finaviaan. Elikkä Finavia omistaa meidän kentät, Helsinki-Vantaan ja useamman maakuntakentän tässä Suomenmaassa. Nyt jos käy niin, että valtio rupeaa myymään kansallisomaisuuttaan, johonka tämä Finaviakin kuuluu, niin toivoisin, että ette laita kaikkia rahoja tiestön ja varsinkin Turun tunnin junan rahoittamiseen, vaan osoittaisitte sieltä asianmukaisen panostuksen maakuntakenttien kehittämiseen ja ilmailun kehittämiseen.

Nimittäin kyllä, rouva puhemies, tulevaisuutta on se, että me lennämme tulevaisuuden sähkökoneilla pienille kentille ympäri maakuntia tässä maassa. Toivoisinkin, että näitä maakuntakenttiä ja pienempiä lentokenttiä lähettäisiin kehittämään. Nyt varmasti, kun hallitus ensi keväänä puoliväliriiheen asteelee, toivoisin, että jos te tulette tekemään tämän töisen työn, että esimerkiksi Finaviaa myydään — esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentokentästä vaikka puolet laitetaan myyntiin — niin niillä varoilla sitten ennemmin kehitetään lentokenttäverkostoa kuin että se ohjattaisiin tosiaan tämmöiseen Turun tunnin juna -hankkeeseen.

Puhemies! Lentoliikenne on tärkeää. Täytyy huomioda se, että kun vuoteen 2026 asti on tällä hetkellä päätös, että valtion toimesta on turvattu lentoliikenne maakuntiin, myös omaan maakuntaani Kainuuseen, ja kun maakuntiin on teollisuus investoinut, varsinkin vientivetoinen teollisuus, niin kyllä se viesti on aika selvä sieltä suunnalta, että nämä lennot tulee turvata paljon pitemmällekin aikavälille. Eivätkä pelkästään nämä yritykset vaan myös matkailupuoli, joka tekee pitkäjänteistä suunnitelmaa useitten vuosien päähän — jo niidenkin pohjalta toivoisin, että huomioidaan ne myös täällä päätöksenteossa tukien sitä, että lentoliikenne maakuntiin säilyy.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kopra.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

**19.08 Jukka Kopra kok:** Arvoisa rouva puhemies! Hallitus on esittänyt määrätietoisena ja tasapainoisen budjettiesityksen, joka vastaa liikenne- ja viestintäverkon haasteisiin ja tukee koko Suomen elinvoimaisuutta. Liikenne- ja viestintäministeriön määrärahat, 3,8 miljardia euroa, ovat panostus niin perusväylänpitoon, liikenteen sujuvuuteen kuin alueiden saavutettavuuteenkin. On erityisen myönteistä, että perusväylänpitoon panostetaan ensi vuonna 1,5 miljardia euroa ja korjausvelkaa kurotaan kiinni.

Hallituksen sitoutuminen väyläverkon kehittämiseen ja ylläpitoon on välttämätöntä, sillä suomalainen vientiteollisuus ja tavaraliikenne nojaavat vahvasti maantie- ja rataverkkoihin. Hallitus kantaa vastuuta suomalaisten liikkumisesta ja liikenteestä esimerkillisellä tavalla.

On myös syytä nostaa esiin hallituksen 3 miljardin euron liikenneinvestointiohjelma. Ohjelmassa on huomioitu tärkeät väylähankkeet eri puolilla maata, tie-, raide- ja vesiväylät kehittyvät ja alueellinen saavutettavuus paranee. Investoinneillahan tuetaan kasvua, elinkeinoelämää ja työvoiman liikkuvuutta.

Erityisen tervetullut on Karjalan radan kehittäminen, johon hallitus osoittaa 90 miljoonan euron valtuuden. Toimenpiteet parantavat sekä liikenteen toimintavarmuutta että kapasiteettia, mikä on koko itäisen Suomen elinkeinoelämälle ja huoltovarmuudelle keskeinen asia.

Arvoisa puhemies! Hallitus on osoittanut, että se toimii johdonmukaisesti ja vastuullisesti myös vaikeassa taloustilanteessa. Liikenneverkostojen kehittäminen tukee Suomen kilpailukykyä ja alueellista elinvoimaa.

Lopuksi totean, että liikenneinvestointeja on jatkettava pitkäjänteisesti. Erityisesti Etelä-Karjalassa on vielä korjattavaa. Toivonkin, että seuraavassa Petteri Orpon hallituksen talousarviossa myös Moision mutka Lappeenrannan lähellä Pulsan suunnassa, Sarviniementie Taipalsaarella sekä Kuivasensaarentie Savitaipaleella saadaan viimein kuntoon.

Edelleen yhdyen edustaja Kettusen arvioon siitä, että maakuntien lentoliikennettä ja lentokenttiä olisi syytä kehittää. Toden totta me tarvitsemme tähän maahan kyllä toimivan lentokenttäverkoston. Tällä hetkellä oikeastaan mikään hallitus ei tunnu ottaneen tätä asiaa tosissaan ja vakavasti. Tällaisen ponnien tai toiveen voimme kyllä Orponkin hallituksen suuntaan tässä asettaa, että tähän asiaan paneudutaan. — Kiitos.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

**19.11 Tuomas Kettunen kesk:** Rouva puhemies! Tosiaan tässä lentoliikenteessä, tulevaisuuden lentokenttätoiminnassa ja lentomatkailussa varmasti on paljon mahdollisuuksia. Niin kuin tuossa aikaisemmassa puheenvuorossani totesin, niin joku päivä — se olkoon myös minun unelmani — pääsee sähkölentokoneen kyydissä tai vaikka jopa itse lentäen täältä Helsingistä sinne omaan kotimaakuntaan.

Mutta tulen takaisin vielä tänne maan pinnalle. Nimittäin tämän hallituskauden aikana Suomen maanteiden korjausvelka kasvaa noin 500 miljoonalla eurolla vuoden 27 loppuun mennessä, ja samalla, kun nämä nykyiset raiteet ja tiestö rapistuvat, rahaa tuntuu nyt hallituksella edelleen riittävän tähän surullisen kuuluisaan tunnin junan edistämiseen. Tätä ei voi kuin vain ihmetellä. Nyt hallitus on ehdottamassa, että liikenne- ja viestintäministeriö oikeutetaan allekirjoittamaan Länsirata Oy:n rakentamisvaihetta koskeva osakassopimus siten, että valtion rahoitusosuus hankkeen kustannuksista on enintään 400 miljoonaa euroa edellyttäen, että muut omistajat rahoittavat hanketta vähintään 400 miljoonalla eurolla.

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

Yksinomaan tällä vaalikaudella meidän veronmaksajien rahaa tähän hankkeeseen kiinnitettäisiin 800 miljoonaa euroa, joista puolet tosiaan valtion suunnalta. Keskusta ei hyväksy tätä. Keskusta ei näe edellytyksiä tähän niin sanottuun Turun tunnin junaan eli länsiradan toteuttamiseen.

Hallitus on laiminlyönyt itäisen Suomen auttamisen, vaikkakin muutamia hyviä hankkeita on, niin kuin edustaja Kopra tuossa toi esille ratahankkeittenkin osalta, mutta toivottavimmin, että Suomen itärajan läheisyydessä oleviin alueisiin satsattaisiin voimakkaasti. Keskusta helpottaisi itäisen Suomen tilannetta 130 miljoonan euron potilla ja osoittaisi tästä 30 miljoonaa euroa pohjoisen Suomen kehittämiseen, mistä edustaja Hänninen ansiokkaassa puheenvuorossaan toi esille, että pohjoinen on myös tulevaisuutta. Toimenpidekokonaisuudella luotaisiin Venäjän sodankäynnin seurauksista kärsiville itärajan maakunnille kasvunäkymiä ja aloitettaisiin niin sanotun pohjoisen ohjelman toteuttaminen. Rahoitus saadaan perumalla tämä Turun tunnin junaan kaavailtu 400 miljoonan euron pääomitus.

Mutta, puhemies, vielä haluan mennä tuonne yksityisteiden rahoitustasolle. Suomessa on yksityisteitä noin 370 000 kilometriä. Niiden varsilla on arviolta noin 30 000 yritystä, 40 000 maatilayritystä, 250 000 omakotitaloa ja 190 000 kesämökkiä sekä tietenkin suuri määrä metsätilojen palstoja. Ja nyt tämä maan hallitus, Orpon hallitus, on jo leikannut yksityistieavustuksia, ja nyt avustuksia ehdotetaan leikattavaksi vielä entisestään, jolloin ensi vuonna, 2025, määräraha on enää 6,2 miljoonaa euroa. Edellisen hallituksen päättämänä vuonna 23 yksityisteiden valtionavustus oli vielä kuitenkin 25 miljoonaa euroa, ja nyt se tippuu tuonne 6,2 miljoonaan euroon.

Kun ajatellaan meidän teollisuuttamme pohjoisessa Suomessa, itäisessä Suomessa, eteläisessä Suomessa, niin kyllähän siellä puuhohtokin liikkuu täällä yksityisteitten suunnalla, joten toivoisin, että jos ei puoliväliriihessä löydy lisärahoitusta tähän yksityisteitten avustamiseen, niin ainakin siellä Liikenne 12 -suunnitelmassa jollain tavalla huomioitaisiin tämä. Tarve panostaa yksityisteihin ei ole nimittäin hävinnyt mihinkään, mutta sen sijaan hallitus on määrätietoisesti heikentämässä huoltovarmuuden kannalta kriittistä infrastruktuuria ja maksattamassa tiekuntien osakkailla valtiovallan keskeistä velvollisuutta vahvistaa ja ylläpitää koko Suomen huolto- ja toimintavarmuudelle tärkeitä yksityisteitä.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Löfström.

**19.16 Mats Löfström r:** Tack, ärade fru talman! Vi talar här om flygtrafiken och möjligheten till elflyg i framtiden, och det här är en stor möjlighet för Åland. Då Mariehamns flygfält renoverades av Finavia för något år sedan gjordes förberedelser också för att i framtiden kunna ladda elflygplan.

Åland behöver bättre flygförbindelser än i dag. I dagens läge finns bara fyra turer per vecka mellan Åland och Helsingfors. Då regeringens Ålandsminister besökte Åland, liksom riksdagens stora utskott, behövde man resa via Stockholm-Arlanda både på vägen till Åland och på vägen tillbaka till Helsingfors, eftersom flygförbindelserna bara är tre dagar per vecka och alltså fyra flygturer per vecka.

Trafiken till Åland är inte en del av den upphandling som finns till fem stycken flygfält i Finland, utan den sker på marknadsmässig basis och Finnair upprätthåller trafiken. För två veckor sedan hade jag ett möte med Finnairs vd för att diskutera hur man kan få upp flygtrafiken till Åland ytterligare. Finnair kommer sätta in två turer till per vecka under sommarmånaderna, men vi hoppas så klart att det kommer fortsätta också till hösten och att

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

man skulle komma till en nivå där Åland skulle ha minst tio turer per vecka mellan Mariehamn och Helsingfors.

När det gäller upphandlingen av flygtrafik är det inte bestämt hur den ska fortsätta, utan regeringen kommer att återkomma till den frågan i samband med halvtidsgranskningen för regeringen. Det är ändå skäl att också där ha Åland med i beräkningen. Om det inte på marknadsmässiga sätt är möjligt att trygga trafiken till Åland behöver också Mariehamn finnas med i en eventuell framtida upphandling, eftersom det är viktigt att säkerställa att hela landet har fungerande inrikestrafik till de orter där det inte är ändamålsenligt att åka med tåg eller där avstånden helt enkelt är för långa, vilket ju i synnerhet också gäller till Åland, som inte har någon fast förbindelse varken med landsväg eller järnväg.

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Tack så mycket. — Ja sitten käännös.

[Tulkki esittää puheenvuorosta suomenkielisen yhteenvedon]

**Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko:** Kiitoksia. — Edustaja Kettunen.

**19.20 Tuomas Kettunen kesk:** Rouva puhemies! Kun vielä olemme tällä hallinnonalalla, niin tähän kuuluvat myös liikenneyhteydet, tietoliikenneyhteydet. Nythän hallitus lakkautti tänä kuluvana vuonna valtakunnallisen laajakaistaohjelman. Tämä päätös on siinä mielessä järjetön ajassa, jossa toimiva netti on yksi arjen perusturva luova palvelu ja digitalisaation vauhti yhteiskunnassa kuitenkin vain kiihtyy. Päätös tehtiin samaan aikaan kun 3G-verkkoa alettiin ajaa alas uudemman sukupolven verkkojen tieltä.

Puhemies! Tänään käytiinkin tästä kuulumattomuudesta laaja keskustelu, ja tähän myös liikenneministeri otti kantaa. Hallitus siis käytännössä päätti lakkauttaa kuluvalle vuodelle laajakaistarakentamisen valtiontuen ja poistaa sitä koskevan avustusmomentin talousarvioesityksestä, jolloin tätä määrärahoitusta on mahdoton esittää jatkossa. Keskustan mielestä hallitus on toiminut omaa ohjelmaansa vastaan. Se tehtiin ennen kuin hallitus oli teettänyt arvion tekeillä olevan selvityksen pohjalta. Lisäksi hallitus on ohjelmansa mukaan edistämässä julkisten palveluiden digitalisaatiota. Käynnissä olevassa sosiaali- ja terveyspalveluiden uudistamisessa on nimittäin paljon laskettu digitalisaation varaan. Myös viranomaisviestintää ollaan digitalisoimassa.

Puhemies! Keskusta muistuttaa, että 3G-verkkoa on ajettu alas uuden, rakenteilla olevan 5G-verkon vaatimien taajuuksien tieltä. Ja tänään, rouva puhemies, ministeri vastasi, kun kysyttiin siitä, että tuolla maakunnissa, varsinkin itärajalla mutta myös ympäri Suomen, kun mennään pohjoiseen vähän harvemmin asutulle alueelle, siellä ei, kuulkaa, puhelimet tänä päivänä toimi siten kuin ne toimivat ennen kun tämä 3G-verkko ajettiin alas. Ministerin vastauksesta sai semmoisen käsityksen, että se, että puhelimet kuuluisivat, ei johdu siitä, että 3G-verkko on ajettu alas noilta alueilta. No, tämän myötä kun tämä 3G-verkko ajettiin alas, ihmisten päätelaitteet ja puhelimet ovat lakanneet toimimasta ilman, että hallitus osoittaisi minkäänlaista kiinnostusta paitsi edistää toimivien laajakaistayhteyksien ulottamista yhä useamman saataville myös turvata nämä laajakaistayhteydet heille, joiden päätelaitteet ovat lakanneet toimimasta 3G-verkon lakkauttamisen myötä. Tuen jatkaminen on olennaista myös ihmisten yhdenvertaisuuden kannalta.

Puhemies! Tähän hallituksen hallitusohjelmaan on kirjattu laajakaistaselvitys. Se valmistui maaliskuussa 2024. Jälkiarvioinnin perusteella aiemmat vuosina 2010—2023 käy-

## Underpunkt i budgeten PR 138/2024 rd

tössä olleet tukiohjelmat olivat onnistuneita. Tässä selvityksessä myös todetaan, että tukiohjelmien ei ole katsottu häiritsevän markkinaehtoista rakentamista. Tuet on onnistuttu kohdistamaan alueille, joille verkot eivät olisi markkinaehtoisesti rakentuneet. Tässä selvityksessä sanotaan suoraan, että kaikista harvimminkin asutuilla seuduilla ei tietoliikenneverkkoja nouse markkinaehtoisesti. Yhteiskunnallisesti katsottuna ne ovat kuitenkin erittäin tärkeitä muun muassa matkailijoille, mökkeilijöille, Suomen turvallisuudelle ja Suomen huoltovarmuudelle.

Toisin kuin liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteessa 13.3.2024 luvattiin, ei julkisuu-teen ole lausuttu mitään, mihin johtopäätökseen liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranteen johtamassa yhteiskunnan uudistamisen ministerityöryhmässä 15.3.2024 päädyttiin tämän selvityksen pohjalta. Sen sijaan pitkin vuotta on saatu viestejä eri puolilta Suomea toimimattomista puhelinverkoista ja tietoliikenneyhteyksistä. Ihmiset ovat muun muassa joutuneet kiipeämään talojensa katolle puhumaan puhelimesta. Miettikää: meidän digitalisatio- ja hyvinvointiyhteiskunnassa joutuu nousemaan talon katolle puhumaan puhelimeen. Hädän sattuessa hätäkeskuksiin ei ole saatu puhelinyhteyttä. Tästä huolimatta vastuuministeri Ranne on kuitannut asian lyhyesti, että Suomessa on kaikki hyvin. Tämän me kuulimme tänäänkin ministerin vastauksista.

Puhemies! Suomen keskustalle tällainen linja ei käy. Ei ole oikein, että asuinpaikan perusteella murennetaan tavallisten ihmisten arjen toimivuutta. Keskusta palauttaisikin laajakaistatuen takaisin, ja olemmekin omaan vaihtoehtobudjettiimme varanneet tähän viisi miljoonaa euroa. Se on pieni summa, mutta on se tyhjää paremmin.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Riksdagen avbröt behandlingen av huvudtiteln.