

Plenum

Onsdag 22.4.2026 kl. 14.00—22.01

5. Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

Statsrådets redogörelse SRR 10/2025 rd

Utskottets betänkande KoUB 3/2026 rd

Enda behandlingen

Förste vice talman Paula Risikko: Ärende 5 på dagordningen presenteras för enda behandlingen. Riksdagen beslutar nu utifrån kommunikationsutskottets betänkande KoUB 3/2026 rd om ett ställningstagande med anledning av redogörelsen.

Debatten inleds med ett presentationsanförande av kommunikationsutskottets ordförande Jouni Ovaska. Därefter förs debatten som snabbdebatt med förhandsanmälda anföranden. Statsrådets representant ges möjlighet att hålla ett fem minuter långt anförande. Övriga förhandsanmälda anföranden får vara högst fem minuter långa. Talmanskonferensen rekommenderar att även de anföranden som hålls efter snabbdebatten är högst fem minuter långa. Dessutom kan jag ge ordet för repliker enligt eget övervägande. För responsdebatten reserveras inledningsvis en timme.

Ledamot Ovaska, varsågod.

Debatt

16.05 **Jouni Ovaska kesk** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Käsittelyssä oleva liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö koskee valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmästä vuosille 26—37. Valtioneuvoston selonteossa esitetään valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, Liikenne 12, joka on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukainen strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuoden ajalle. Suunnitelma sisältää arvion liikennejärjestelmän nykytilasta, tavoitteet liikennejärjestelmän kehittämiselle, toimenpideohjelman sekä valtion rahoitusohjelman vuosille 26—37.

Valiokunta on kuullut asiasta laajasti asiantuntijoita viranomaisista, elinkeinoelämästä, tutkimuslaitoksista sekä liikenne- ja viestintäalan järjestöistä. Asiantuntijakuulemisissa on korostettu muun muassa väyläverkon kunnon, logistiikan toimivuuden sekä Suomen saatavuuden merkitystä kansantaloudelle. Useat asiantuntijat ovat kiinnittäneet huomiota myös liikennejärjestelmän kasvavaan merkitykseen huoltovarmuuden ja maan kokonaisturvallisuuden näkökulmasta.

Valiokunta pitää myönteisenä, että suunnitelman valmistelussa on hyödynnetty laajaa tietopohjaa sekä parlamentaarista valmistelua. Valiokunta kuitenkin painottaa, että liikennejärjestelmän pitkän aikavälin suunnittelua tulee toteuttaa jatkossa entistä vahvemmin parlamentaarisen prosessin, jotta liikennepolitiikka olisi mahdollisimman pitkäjänteistä ja yli hallituskausien ulottuvaa.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Arvoisa puhemies! Selonteossa valtakunnalliselle liikennejärjestelmälle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Näitä tavoitteita yhdistävinä näkökulmina ovat tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Valiokunta pitää asetettuja tavoitteita perusteltuina mutta korostaa, että saavutettavuuden merkitys on erityisen keskeinen Suomen kaltaisessa harvaan asutussa ja pitkien etäisyyksien maassa.

Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmän pitkäjänteinen kehittäminen edellyttää ennakoitavaa ja riittävää rahoitusta. Liikennejärjestelmän suunnittelun, uskottavuuden ja ennakoitavuuden kannalta on tärkeää, että suunnitelman tavoitteet, toimenpiteet ja rahoitus muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden.

Asiantuntijakuulemisessa on nostettu esille, että yleisenä kehityskulkuna näyttää olevan, että liikennejärjestelmän kehittämisen rahoitusvastuu on siirtynyt aiempaa enemmän paikalliselle tasolle. Uusien kehittämishankkeiden rahoitus- ja toteuttamismahdollisuudet vähenevät entisestään, kun välttämätöntä perusväylänpitoa ja korjausvelan hallintaa joudutaan priorisoimaan. Valiokunta tunnistaa valtiontalouden tilanteesta ja kantokyvystä johtuvat rajoitteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Tästä syystä valiokunta peräänkuuluttaa tarvetta hyödyntää täysimääräisesti Euroopan unionin ja mahdollisia Naton rahoitusmahdollisuuksia sekä tarvetta etsiä vaihtoehtoisia rahoitusmalleja ja keinoja sijoituspääoman saamiseksi myös liikennesektorin hankkeisiin.

Arvoisa puhemies! Valiokunta toteaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä on otettava huomioon nopeasti muuttuva toimintaympäristö. Muutokset korostavat erityisesti huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden, kaksikäyttöisyyden ja kansainvälisten kuljetusyhteyksien toimivuutta. Valiokunta korostaa, että muuttuneessa turvallisuustilanteessa liikenneverkkojen toimivuus on keskeinen osa yhteiskunnan kokonaisturvallisuutta sekä sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden edellytyksiä. Näin ollen valiokunta pitää sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomioimista erittäin tärkeänä osana liikennejärjestelmän suunnittelua.

Valiokunta kiinnittää huomiota myös siihen, että Itä- ja Pohjois-Suomen strateginen merkitys on viime vuosina kasvanut muuttuneen turvallisuusympäristön myötä, ja katsoo, että näiden alueiden merkitys olisi voinut näkyä selonteossa nykyistä painokkaammin.

Arvoisa puhemies! Valiokunta pitää väylaverkon kuntoa liikennejärjestelmän toimivuuden kannalta kriittisenä kysymyksenä. Väylien korjausvelka on kasvanut jo pitkään, ja selonteon mukaan vuoden 25 alussa tieverkon korjausvelka oli noin 2,6 miljardia euroa, rataverkon korjausvelka noin 1,6 miljardia euroa ja vesiväylien korjausvelka noin 30 miljoonaa euroa. Valiokunta on erittäin huolissaan korjausvelan kasvusta ja pitää tärkeänä, että perusväylänpidon rahoitus turvataan pitkäjänteisesti yli hallituskausien. Korjausvelan on arvioitu nousevan yli viiteen miljardiin euroon vuoteen 2030 mennessä ja noin kuuteen miljardiin euroon vuoteen 37 mennessä. Valiokunta painottaa, että jos väylien kunto ja niiden rakenteet pääsevät heikkenemään liian huonoiksi, niiden korjaaminen tulee maksamaan merkittävästi enemmän kuin jos korjaukset tehtäisiin ajoissa.

Liikenne- ja viestintävaliokunta katsoo mietinnössään, että Suomen kilpailukyvyn edistäminen edellyttää rahoituksen löytymistä myös tärkeisiin liikenneväylien kehittämishankkeisiin. Valiokunta kiinnittää erityistä huomiota myös alemmanasteisen tieverkon ja yksityisteiden kuntoon ja merkitykseen erityisesti metsä- ja maatalouden kuljetuksille sekä alueiden elinvoimalle ja huoltovarmuudelle.

Valiokunta korostaa, että Suomen logistinen asema perustuu toimivaan ja turvalliseen liikennejärjestelmään sekä kansainvälisten kuljetusyhteyksien toimivuuteen. Suomen

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

viennistä noin 90 prosenttia ja tuonnista noin 80 prosenttia kuljetetaan meriteitse, ja kotimaan tavaraliikenteestä noin 90 prosenttia kulkee maanteitse. Valiokunta painottaa logistiikan ja logistiikkakustannusten keskeistä merkitystä Suomen taloudelle ja toteaa, että Suomessa kuljetusketjut ovat usein pitkiä, minkä vuoksi logististen kustannusten merkitys yritysten kilpailukyvyllä on huomattava.

Arvoisa puhemies! Raideliikenne on keskeinen osa liikennejärjestelmää sekä henkilöettä tavaraliikenteen kannalta. Valiokunta pitää tärkeänä, että rataverkon kehittämisessä huomioidaan koko rataverkon toimivuus, kapasiteetti ja välityskyky sekä kriittisten kuljetusketjujen toimintavarmuus.

Meriliikenteen osalta valiokunta korostaa merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle, huoltovarmuudelle ja elinkeinoelämän kilpailukyvyllä. Muuttuneessa turvallisuusympäristössä on tärkeää huolehtia siitä, että merikuljetukset toimivat kaikissa olosuhteissa.

Lentoliikenteellä on tärkeä rooli Suomen kansainvälisten yhteyksien sekä alueellisen saavutettavuuden kannalta, ja valiokunta pitää tärkeänä nykyisen lentoasemaverkoston säilymistä ja kehittämistä kokonaisuutena.

Valiokunta painottaa myös joukkoliikenteen merkitystä sekä kävelyn ja pyöräilyn roolia erityisesti kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä. Liikenne- ja viestintävaliokunta toteaa mietinnössään, että kävelyn ja pyöräilyn rahoitustaso on huolestuttavalla tasolla ja rahoitustasoa tulisi jatkossa tarkastella näistä kulkutavoista saatavissa olevien hyötyjen kannalta.

Valiokunta pitää liikenneturvallisuutta ensisijaisen tärkeänä liikennejärjestelmän kehittämisessä ja korostaa tiestön kunnan ja riittävän rahoituksen merkitystä liikenneturvallisuuden kannalta.

Hyvät edustajat! Liikennejärjestelmä on keskeinen tekijä Suomen talouden kilpailukyvyn, alueiden elinvoiman, ilmastotavoitteiden, sosiaalisen kestävyuden sekä yhteiskunnan toimintavarmuuden kannalta. Suomen maantieteellinen sijainti, pitkät etäisyydet sekä ulkomaankaupan huomattava riippuvuus merikuljetuksista asettavat liikennejärjestelmälle erityisiä vaatimuksia.

Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän kehittämisessä on tärkeää yhteensovittaa liikennejärjestelmän toimivuus kokonaisuutena, alueellinen saavutettavuus, turvallisuus sekä kestävyyteen liittyvät tavoitteet. Valiokunta painottaa, että liikennejärjestelmän kehittäminen edellyttää pitkäjänteistä suunnittelua ja johdonmukaista liikenteen rahoituspolitiikkaa. Muuttunut turvallisuusympäristö, kansainväliseen logistiikkaan liittyvät epävarmuustekijät sekä ilmastonmuutokseen liittyvät haasteet korostavat entisestään liikennejärjestelmän merkitystä myös yhteiskunnan kokonaisturvallisuuden kannalta. Näin ollen liikennejärjestelmän kasvanut rooli ja merkitys tulee näkyä myös liikenneverkon kehittämistä koskevissa ratkaisuisissa ja sen saamassa rahoituksessa. Valiokunta pitää tärkeänä, että liikennejärjestelmäsuunnittelua jatketaan pitkäjänteisesti ja vahvassa parlamentaarissa yhteistyössä.

Arvoisa puhemies! Valiokunta esittää selonteon johdosta hyväksyttäväksi seuraavat kannanotot:

1. ”Eduskunta korostaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii liikenneverkon kunnan turvaamisesta pitkäjänteisesti.”

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

2. ”Eduskunta korostaa merenkulun elintärkeää merkitystä Suomen ulkomaankaupalle ja huoltovarmuudelle ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii merenkulun kilpailukyvyistä sekä merikuljetusten jatkuvuudesta kaikissa olosuhteissa.”

3. ”Eduskunta edellyttää, että liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioidaan entistä painokkaammin Suomen muuttunut turvallisuusympäristö sekä kaksikäyttöisyyden ja huoltovarmuuden tarpeet.”

4. Ja aivan lopuksi: ”Eduskunta korostaa alueellisen saavutettavuuden merkitystä ja edellyttää, että liikennejärjestelmän sekä puhelin- ja laajakaistayhteyksien kehittämisessä huomioidaan tasapainoisesti koko maan tarpeet.”

Arvoisa puhemies! Valiokunnan mietintöön sisältyy yksi vastalause.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, kiitoksia. — Sitten me taidetaan mennä puhujalistaan. Edustaja Hänninen. — Haluatteko te käydä debattia tässä jonkin aikaa? — No, otetaan hetkeksi aikaa. — Olen pahoillani, edustaja Hänninen, otetaan tähän debatti hetkeksi aikaa. — Nyt kaikkia niitä, jotka haluavat käyttää debattipuheenvuoron, pyydän painamaan V-painiketta ja nousemaan seisomaan. Pyydän huomioimaan, että tämä koko käsittely on tunnin mittainen, ja tietenkin jatketaan sitten myöhemmin. — Sieltä ensimmäisenä otetaan edustaja Lyly.

16.16 **Lauri Lyly sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kiitän tästä selonteosta ja valiokunnan käsittelystä. Tässä on paljon vedetty hyviä johtopäätöksiä, ja sitten näitä lausumia neljään asiaan on täällä korostettu. Itse olisin kaivannut sinne vielä joukko-liikenteestä erityistä lausumaa, koska siellä siihen asiaan olisi ehkä pitänyt kiinnittää huomiota. Mutta se, minkä takia pyysin tämän puheenvuoron, liittyy siihen, että täällä väyläverkko ja tämä korjausvelka ovat yli neljä miljardia euroa, tälläkin hetkellä 4,2 miljardia euroa kokonaisuudessaan, ja sitten täällä lausumassa sanotaan, että pitäisi pitkäjänteisesti tätä korjausvelkaa tehdä, ja nyt tässä sanotaan vielä, että se kasvaa viiteen ja sitten kuuteen miljardiin tässä lähitulevaisuudessa. Pohditteko yhtään niitä keinoja, miten tämä rahoitus voidaan tehdä, kun tätä asiaa katsotaan liikenteen näkökulmasta, ja voiko liikenne osallistua siihen jollain tavalla? — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Sopiiko, että... Vai haluaako Ovaska käyttää tässä debattipuheenvuoron heti aluksi? — Ei, selvä. Sitten varapuheenjohtaja, edustaja Furuholm.

16.18 **Timo Furuholm vas** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vastaan heti edustaja Lylylle, että me vihreiden kanssa tarjosimme sinne yhtä lausumaa lisää, joka olisi tuonut mukaan tiekartan fossiilittomaan liikenteeseen, jossa sitten tämä joukkoliikenteen rooli tietysti on suuri.

Haluan kiittää kaikkia tähän työhön osallistuneita, koska tiedetään, että liikenteeseen liittyy paljon intohimoja ja helposti sitten keskustelu sekä valiokunnassa että työryhmässä voi mennä vähän monimutkaiseksi, mutta nyt ei ollut sellaista ongelmaa, vaan saatiin ihan hyvä kokonaisuus aikaiseksi, vaikka sitten vihreiden kanssa se vastalause sinne jätettiinkin.

Ehkä puheenjohtaja tuossa jo avasi sitä problematiikkaa, mikä tähän parlamentarismiin ja ylivaalikautisuuteen tässä selonteossa on, että se ei anna sitä pitkän aikavälin suunnitel-

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

maa vaan se suunta jää vähän epäselväksi. Talouden rahamäärät on tungettu sinne tulevan hallituksen riesaksi, mikä tavallaan liittyy tällaisiin oletuksiin ja toivomuksiin siitä, että joku tämän hoitaa.

Toivottavasti tästä käydään asiallinen keskustelu ja saadaan erilaisia näkökulmia meidän liikennepoliittiseen keskusteluun. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Yritetään pitää tuota minuuttia, ja otetaan tässä nyt näitä valiokunnan jäseniä, jotka ovat paikalla. Nyt ei V-painike enää ole auki, eli täällä on 15 henkilöä, jotka saavat puheenvuoron, ja sitten mennään puhujalisalle. Seuraavaksi edustaja Laakso.

16.19 **Sheikki Laakso ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kiitos valiokunnan puheenjohtajalle esittelystä, ja kiitos kaikille valiokunnan jäsenille hyvästä yhteistyöstä tämän liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa. Vaikka siellä nyt vastalauseita olikin, niin tilanne on se, että ne ovat kuitenkin enemmän sellaisia nyansseja, mitkä kuuluukin puoluepolitiikassa aina tuoda esille, ja koko keskustelu oli äärettömän hyvää.

Haluan tuoda yhden oman huomioni tähän keskusteluun: Liikennejärjestelmäsuunnitelman tulisi saada suurempaa roolia jatkossa, ja seuraavan hallituksen olisi äärettömän hyvä ottaa työpöydälleen tämä, että millä me saadaan tästä LJS:n ryhmästä enemmän sitovaa siihen, että me voidaan oikeasti tehdä 12-vuotista suunnitelmaa, koska me tiedämme nyt ainakin kahden hallituskauden jälkeen, että yleensä hallitus tekee sitten omat päätöksensä ja muuttaa sitä näkemystä erilaiseksi kuin mitä me ollaan siellä LJS:n työryhmässä silloin aikoinaan rakennettu. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kilpi.

16.20 **Marko Kilpi kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa rouva puhemies! Todellakin tämä liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on hyvin tasapainoinen, ja saavutimme sen kyllä hyvin maltillisellakin keskustelulla. Se myöskin peilaa hyvin todellisesti sitä kuvaa, mikä meillä tällä hetkellä liikenteessä ja väylänpidossa on. Se ei välttämättä ole kovin kaunista katseltavaa ihan kaikilta suunnilta tarkasteltuna. Mutta se pitää tietysti ottaa huomioon, että kyllähän korjausvelan kasvu, se tilanne, mikä siellä on, ja myöskin se korjausvelan taklaaminen ulottuvat monien hallituskausien yli ja tulevat vielä jatkumaankin tästä eteenpäin. Se, missä me ollaan, mikä tuo korjausvelka tuolla on, ja miksi se on tämmöiseksi päässyt kasvamaan, kyllä jyvittyi tosi pitkälle ajalle — vaikkakin tämä hallitus on ennätysellisellä tavalla teiden kunnossapitoon ja Väylään panostanutkin, ja tuossa vastikään oli eräskin tapaaminen, jossa asiantuntijat sanoivat, että viime vuosi oli all-time high. Niin että vaikka nyt yksittäiset hallitukset yrittävätkin sitä taklata, niin se tehtävä on valtavan iso. [Puhemies koputtaa]

Jälleen kerran on todettava, että paras turva kriisin varalle on vahva julkinen talous, ja kun se ei sitä ole, niin silloin me olemme tämmöisessä tilanteessa, jossa joudumme myöskin priorisoimaan.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin. Minuutti on minuutti kaikille. — Seuraavaksi edustaja Eskelinen.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

16.22 **Seppo Eskelinen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnassa todellakin oli avoin ja realistinen ja rehellinen keskustelu selonteosta. Selonteossa vähän asioita kyllä on jäänyt puskaan niin sanotusti, ja tietysti suuri ongelma, mikä tässä on, on liikenteen rahoitus tulevaisuudessa. Sitä rahoitusmallia on pakko nyt viedä eteenpäin. Työryhmähän on jotain luonnoksia tehnyt, mutta meillä on satojen miljoonien aukko tällä hetkellä liikenteen rahoissa. Toisaalta siitä rahoituksesta, mikä kerätään liikenteestä, palautuu vain 19 prosenttia liikenteen käyttöön. Pohjoismaissa se on yli 50 prosenttia. Kyllä meidän tätä liikenteen rahoitusta pitää kokonaisuutena katsoa, ja kyllähän meidän elinkeinoelämän kilpailukyvyyn ja saavutettavuuden näkökulmasta tuo korjausvelka ja näkymä on kyllä pelottava, ja kyllä siinä haasteetta tässä taloustilanteessa riittää.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Lofström.

16.23 **Mats Lofström r** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Suomi on käytännössä saari ja täysin riippuvainen toimivista meriyhteyksistä. Valiokunnan puheenjohtaja Ovaska piti erinomaisen puheenvuoron myös siitä. Sen vuoksi vuosia 2026—2037 koskeva kansallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeä myös merenkulun kannalta. On myönteistä, että merenkululle annetaan suunnitelmassa selkeä rooli, ja haluan korostaa, että liikenne- ja viestintävaliokunta on edelleen vahvistanut näitä kirjauksia.

Ahvenanmaan osalta riippuvuus on vieläkin suurempi kuin Suomen riippuvuus. Ahvenanmaalainen yhteiskunta on käytännössä täysin riippuvainen toimivista lauttayhteyksistä. Samalla merenkulku turvaa yli tuhat työpaikkaa ja toimii koko ahvenanmaalaisen yhteiskunnan taloudellisena moottorina. Se on tärkeää koko Suomelle.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Kallio.

16.24 **Vesa Kallio kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnan mietinnössä todetaan seuraavaa: ”Valiokunta korostaa myös yksityisteiden ja niiden rahoituksen riittävyyden merkitystä muun muassa metsätalouden, asumisen ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Valtiovarainvaliokunta on lausunnossaan tuonut esille pitävänsä tärkeänä, että valtion yksityisteiden avustustasoa korotetaan vuodesta 2030 alkaen, mutta se toteaa samalla tämänhetkisen rahoitustilanteen olevan todella haastava. Yksityistieavustusten taso riittää valtiovarainvaliokunnan arvion mukaan vuosina 26—29 vain siltakohteisiin ja yksityistiellosiin.” Käytännössä kuitenkin tämä hallitus on nollannut yksityisteiden rahoituksen neljäksi vuodeksi, ja siinä sivussa ei ole huomattu sitä, mikä merkitys näillä on kuljetusketjussa pellolta ja metsiltä niin kuluttajille kuin vientisatamiin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Hänninen.

16.25 **Juha Hänninen kok** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Sieltä vasemmalta reunalta edustaja Eskelinen kertoi ja totesi semmoisen rankan ja julman tosiasian meidän väyläverkon korjausvelasta: puhutaan kymmenistä tai jopa sadoista miljardeista, eli puhutaan valtavan isosta asiasta. Voi sanoa, että sen asian eteen pitää tehdä töitä niin kauan kuin vielä se meillä on täällä mahdollista.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Oulu: Oulun seutu kasvaa tulevaisuudessa. Siksi väyläverkon kokonaisvaltainen kehittäminen tukee koko Suomen kilpailukykyä. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa siihen pitkän aikavälin rungon, mutta meidän on huolehdittava siitä, että sen toimeenpanossa pohjoisen tarpeet näkyvät selkeästi: vahvempi liikenneturvallisuus, kunnossa oleva tieverkko ja toimivat yhteydet länteen ja pohjoiseen. Tulevaisuuden liikenneverkkojen tulee mahdollistaa myös liittolaisten joukkojen ja kaluston siirtyminen Suomen alueelle. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Hoskonen.

16.26 **Hannu Hoskonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On hyvä, että liikennejärjestelmäsuunnitelma on valmis, mutta olen hyvin pahoillani siitä, että ainakin eduskunnan osalta tässä käsittelyssä, missä sain olla vähäiselti mukana, kokousajat olivat lähes mahdottomia ja osallistuminen kiireellisempänä aikana oli erittäin vaikeaa. Siitäkin huolimatta hyvä, että se on koossa.

Olen hyvin huolissani siitä, mikä Suomen tieverkon kunto on. Ymmärrän, että pääteihin keskitytään, mutta alemman tieverkon kunto on niin ala-arvoisessa tilassa, että ihan hirvittää. Se, mikä minua suorastaan harmittaa, on se, että sorateiden hoitoon on käytetty pari vuosikymmentä semmoisia menetelmiä, jotka ovat lähes kokonaan tuhonneet sen tieverkon kunnan. Tieverkolle on palautettava tiehöylät takaisin ehdottomasti. Teiden pintamuoto on mennyt aivan olemattomaksi. Ne tiepinnat ovat tasaisia lattoja, ja vesi virtaa tietä pitkin, vaikka sitä se ei saisi tehdä. Ajatelkaa: Suomessa on Pohjoismaiden suurin tiehöyliä valmistaja — taitaa olla maailmassa suurin, ei niitä montaa ole — ja kaikki tuotteet myydään Ruotsiin ja Norjaan. Täällä niitä ei juuri tarvita, ja tieverkko on sen kuntoinen. Jos me halutaan tämä maa pitää liikkeellä ja elossa, niin alempi tieverkko on laitettava kuntoon. Isommasta huolehditaan aina.

Ja toinen on Saimaan kanava, se, että se pitää rakentaa jälleen Suomen puolelle niin, että se on Suomen puolella kokonaan. Tämä nykyinen meno ei kerta kaikkiaan riitä, jos halutaan pysyä vientikaupassa mukana. [Sheikki Laakso: Onneks on niin halpaa!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki.

16.28 **Anne Rintamäki ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toimiva liikenneverkko on yhteiskunnan toimintakyvyn perusta. Ilman kunnossa olevia teitä, ratoja, siltoja ja satamia eivät toimi elintarvikehuolto, energiajakelu, teollisuuden kuljetukset eikä viranomaisten ja puolustusvoimien liikkuminen poikkeusoloissa.

Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietintö tunnistaa keskeisiä ongelmia, ja se toteaa perusväylänpidon rahoituksen olevan riittämätöntä ja korjausvelan kasvun muodostavan vakavan riskin. Korjausvelan trendi on ollut viime vuosina valitettavasti nouseva. Jokainen lykkääntynyt korjaus kaventaa kuljetusten varmuutta ja viranomaistoiminnan vaihtoehtoja tulevaisuudessa. Huoltovarmuus ei toteudu keskittämällä liikennettä harvoille pääväylille tai yksittäisiin kärkihankkeisiin. Suomalainen maatalous, teollisuus, energiahuolto ja logistiikka sijaitsevat eri puolilla maata. Siksi huoltovarmuus edellyttää koko maan kattavaa ja toimintavarmaa liikenneverkkoa sekä vaihtoehtoisia reittejä. Hajautettu ja kunnossa oleva järjestelmä on kriisitilanteissa vahvuutemme. — Kiitos.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Suhonen.

16.29 **Timo Suhonen sd** (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Valtioneuvoston selonteko valtakunnallisesta liikennejärjestelmästä vuosille 2026—2037 on tietysti tärkeä niin sanottu paperi. Valiokunnan kannanottoehdotus, jossa todetaan, että eduskunta korostaa perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitystä sekä väyläverkon korjausvelan hallintaa ja edellyttää, että valtioneuvosto huolehtii liikenneverkon kunnan turvaamisesta pitkäjänteisesti, on totta kai kannatettava ja tärkeä lausunto. Eilen osa meistä itäsuomalaisista kansanedustajista oli infotilaisuudessa, jossa saatiin nimenomaan tietoa siitä, mikä liikenneinfran tarve tulevaisuudessa on, ja se oli kyllä jätävää kuultavaa. Elikä perusväylänpidon rahoitus on ollut riittämätöntä suhteessa tarpeisiin. Tämän seurauksena maanteiden korjausvelka on kasvanut etenkin Itä-Suomessa.

Arvoisa rouva puhemies! Tuli ilmi ihan selvästi se, että perusväylänpidon nykyisellä rahoituksella ei pystytä vastaamaan liikennejärjestelmän tavoitteisiin ja että suunnitelman ulkopuolelle jäi merkittävä määrä tärkeitä tarpeita. Nimenomaan kun puhutaan siitä korjausvelan lisääntymisestä, niin jo vuosille 2026—2029 korjausvelka kasvaa useita miljardeja euroja, valitettavasti.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Viitala.

16.30 **Juha Viitala sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä on jo tullut esille yhtenä erittäin tärkeänä ja kriittisenä asiana merenkulun sujuvuus, ja tässä meriliikenteessä yksi tuotantoketjun osa on oikeastaan tämä satamien syöttöliikenne. Eli meidän pitää varmistaa se, että meillä ovat raideliikenne ja myös maantiet siinä kunnossa, että satamien syöttöliikenne ei häiriinny. Se on meille aivan kriittinen osa-alue niin huoltovarmuuden kuin tuonnin ja viennin ja talouden kannalta. Aika paljon meillä on huonokuntoisia siltoja, ja se on hyvä ottaa myös esille, että raskas kalusto ei pysty kulkemaan, eikä itse asiassa kevyempikään kalusto, jos sillat eivät ole siinä kunnossa, että niiden yli voi raskasta kalustoa ajaa. Eli merenkulun merkitys on valtavan tärkeä, ja on hienoa, että se oli tässä esittelyssä otettu esille. Tavallaan sitä tuotantoketjun osaa siinä haluan vielä korostaa, että niiden tavaroiden pitää myös liikkua satamista käyttökohteisiin. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Polvinen.

16.31 **Mikko Polvinen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Valiokunnan puheenjohtaja ansiokkaasti esitteli mietinnön ja teki hyviä nostoja: Itä- ja Pohjois-Suomen strateginen merkitys, junaliikenteen merkitys. Mutta samaan aikaan kun valiokunta on viisaasti samaa mieltä, niin hallitus ja hallituksen jäsenet taas tämän ulkopuolella vaikuttavat siten, että jättävät meille vuodelle 2031 junaliikenteen liukumiinan, näin maaseututervein sanottuna. Eli junaliikenteen osalta etelästä tulevista junista Kuopiossa, Oulussa matkustajat junasta pois ja odottamaan pohjoisesta tulevaa junaa. Tämä ei säästä yhtään euroa. Minkä takia samaan aikaan, kun valiokunnassa asiat tehdään järkevästi, näitten huoneitten ulkopuolella on tällainen junaliikenteen muutos? Tätä minä kysyn. [Sheikki Laakso: VR hoitaa!]

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Sillanpää.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

16.32 **Pia Sillanpää ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Suomi on pitkien välimatkojen maa, ja on tärkeää, että meidän liikennejärjestelmät ovat kunnossa. Jotta koko maa saadaan pidettyä asuttuna, on sanomattakin selvää, että niin lentoliikennereitit, juna-reitit kuin autotiet pitää olla kunnossa. On harmillista, että liian monta vuotta on annettu varsinkin teiden rapistua, ja se, että tämä on tehty lähinnä ilmastoideologisista perusteista, on jotenkin täysin käsittämätöntä.

Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet ovat kannatettavia, ja toivon todella, että tässä maassa liikenneverkosta pidetään parempaa huolta myös tämän hallituskauden jälkeen. Tämä hallitushan on korjausvelkaa saanut hoidettua huomattavasti pienemmäksi, ja toivon, että tämä kehitys jatkuu myös tulevilla hallituskausilla. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Ollikainen.

16.33 **Mikko Ollikainen r** (vastauspuheenvuoro): Ärade fru talman! Jag har varit med både förra perioden och den här perioden i den parlamentariska arbetsgruppen som har jobbat med Trafik 12, och jag måste säga att den stora förändringen ju är att man har med den militära sidan nu, och det är väldigt bra.

En sak som jag tycker är någonting som har lyfts upp ännu mera är förstås den här internationella kontakten, och just här är tillgängligheten till havs otroligt viktig.

Arvoisa rouva puhemies! Koskien tätä uutta Liikenne 12 -ohjelmaa totta kai perusväylänpito ja sen rahoitus ovat ensisijaisen tärkeitä. Tulee kyllä myös miettiä uutta rahoitusjärjestelmää tulevaisuudessa, jotta me ollaan tarpeeksi kilpailukykyisiä tulevaisuudessa. Elikkä elinkeinoelämän tarpeet pitää ottaa vakavasti, ja tässä just se, että lentoasemaverkosto pidetään samana, on todella tärkeää. Myös tämä saaristopuoli on tärkeä.

Sitten haluan myös nostaa esille sen, että meidän tulee myös visioida kauemmas ja katsoa esimerkiksi tämä Nordic Connector Merenkurkun yli, joka on myös mainittu tässä järjestelmässä. Se ei ole mitenkään nopea hanke, mutta sitten kuitenkin katsotaan pidemmän aikavälin hankkeita myös saavutettavuuden näkökulmasta. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Seuraavaksi edustaja Eestilä.

16.35 **Markku Eestilä kok** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olen samaa mieltä kuin täällä edustaja Laakso, että tällä Liikenne 12 -asiakirjalla pitäisi olla suurempi vaikutus Suomessa tapahtuviin pitkän välin investointeihin, jotta se ohjaisi niitä. Kyllähän se nyt näyttää siltä, että joka hallituskausi hallitus jakaa niitä rahoja mieleisellään tavalla, ja eivät siinä nyt taida ministerinkään kotimaakunnat koskaan ihan huonolle osalle jäädä. Tämän takia olisi hyvä olla valiokunnalla ja meillä kaikilla käytössä semmoinen lista, josta me nähdään koko vuosituhannella kohdentuneista yli viiden miljoonan investoinneista, mihin päin Suomea ne ovat menneet niin että me voitaisiin sitten katsoa, ovatko jotkut maakunnat jääneet todella vähälle. Jos meillä olisi tällainen käytössä, niin se jo moraalisesti ohjaisi hallitusohjelmaneuvotteluissa ja niiden jälkeen kohdentamaan joskus niitä isompiakin liikennehankkeita niihin maakuntiin, jotka selvästi ovat esimerkiksi asukas-pohjaan verrattuna jääneet vähälle.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Ja vielä seuraavaksi edustaja Strandman.

16.36 **Jaana Strandman ps** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Suomen vahvuus rakentuu siitä, että yhteydet toimivat maalla, merellä ja ilmassa. Kun yritykset investoivat ja kasvavat, ne tarvitsevat yhteydet raaka-aineille, työvoimalle ja markkinoille. Liikennejärjestelmä, tiet, raiteet, satamayhteydet ja logistiikkaketjut määrittävät, kuinka sujuvasti tavarat ja ihmiset liikkuvat. Yhteyksien sujuvuus ja ennakoitavuus pitävät yritysten kustannukset hallinnassa ja vahvistavat kilpailukykyä. Liikenneverkon kehittäminen liittyy suoraan investointeihin, kasvuun ja alueiden elinvoimaan.

Liikenneverkkoa tulee kehittää koko Suomessa. Haluan nostaa esiin erityisesti alemman tieverkon, joka mahdollistaa asumisen, työnteon ja elinkeinot eri puolilla maata. Huoltovarmuus, turvallisuus ja saavutettavuus kytkeytyvät suoraan toimivaan infrastruktuuriin. Tämän vuoksi jatkossa tulee erityisesti panostaa maaseudun teihin.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Sitten mennään puhujalistalle. Edustaja Hänninen.

16.37 **Juha Hänninen kok:** Arvoisa puhemies! Suomen liikennejärjestelmä on osa koko maan turvallisuutta, huoltovarmuutta ja elinvoimaa. Nyt käsiteltävänä olevan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtana on turvata liikenteen toimivuus, turvallisuus ja kestävyys kaikissa olosuhteissa. Se piirtää selkeän kuvan liikennejärjestelmästämme tästä päivästä kymmeneksi vuodeksi eteenpäin. Liikenne- ja viestintävaliokunta on antanut esityksestä mietintönsä, jossa korostetaan, että liikennejärjestelmän kehittämisessä on huomioitava entistä painokkaammin Suomen muuttunut turvallisuusympäristö sekä kaksikäyttöisyyden ja huoltovarmuuden tarpeet. Kyseessä ei ole mikä tahansa selonteko. Meille pohjoisessa Suomessa nämä kysymykset ovat aivan keskiössä. Ne ratkaisevat sen, kuinka saumattomasti arki pohjoisen Suomen pitkien välimatkojen kanssa toimii. Pohjoisen kasvun, teollisuuden, investointien ja Nato-jäsenyyden tuomien liikkumistarpeiden vuoksi tie- ja rataverkon kunto ei ole meille pelkästään liikkumisen edellytys, vaan se on myös tärkeä osa Suomen kokonaisturvallisuutta.

Arvoisa puhemies! Liikenneturvallisuus on noussut myönteisesti esiin. Selonteko korostaa turvallisuusajattelun vahvistamista ja toimenpiteitä, joilla ehkäistään ihmisten virheistä johtuvia onnettomuuksia. Juuri näitä ratkaisuja tarvitsemme: keskikaiteita valtateille, parempia talvihoitoluokkia ja suojateiden turvallisuutta taajamissa. Turvallisuus ei ole yksittäinen toimi, vaan kerros, jossa tienpitäjä, autoilija, rakenteet ja valvonta tukevat toisiaan. Liikenneturvallisuus on yksi merkittävimpiä arjen turvallisuutemme rakentajia.

Tämä selonteko muistuttaa meitä myös siitä, että tiestön korjausvelka on kasvanut yli 2,6 miljardiin euroon ja erityisesti vähäliikenteiset tiet ovat todella heikossa kunnossa. Osa niistä on juuri meille tutumpia teitä, joilla pohjoisen arki, yritykset ja työmatkaliikenne pyöriivät. Siksi näiden kunto on otettava vakavasti. Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa mietinnössään, että perusväylänpidon pitkäjänteisen rahoituksen merkitys, väyläverkon korjausvelan hallinta ja liikenneverkon kunnan turvaaminen pitkäjänteisesti ovat välttämättömiä toimia. Teollisuuden investoinnit, matkailu ja puolustukselliset tarpeet eivät toteudu ilman kunnossa olevaa tieverkkoa ja saumattomia raideyhteyksiä.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Arvoisa puhemies! Oulun seutu kasvaa tulevaisuudessa. Siksi väyläverkon kokonaisvaltainen kehittäminen tukee koko Suomen kilpailukykyä. Tämä liikennejärjestelmäsuunnitelma antaa siihen pitkän aikavälin rungon, mutta meidän on huolehdittava, että sen toimeenpanossa pohjoisten tarpeet näkyvät selkeästi: vahvempi liikenneturvallisuus, kunnossa oleva tieverkko ja toimivat yhteydet länteen ja pohjoiseen. Tulevaisuuden liikenneverkkojen tulee mahdollistaa myös liittolaisten joukkojen ja kaluston siirtyminen Suomen alueelle. Pohjoisten yhteydet ovat myös tärkeä portti maitse länteen. Turvallinen, toimiva ja kestävä liikenne on koko Suomen projekti, mutta se alkaa alueellisista teoista ja ei toteudu ilman pohjoista Suomea. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Edustaja Furuholm. — Kyllä täällä huolehditaan, että Pekonen saa puheenvuoron. Nou hätä!

16.42 **Timo Furuholm vas:** Arvoisa rouva puhemies, kiitos siitä! Alkuun haluan kiittää sekä työryhmää, joka tämän suunnitelman tekoa seurasi, että valiokuntaa, joka mietinnön selonteon pohjalta kirjoitti kuultuaan suuren määrän asiantuntijoita. Itse suunnitelman teolle on paikkansa senkin takia, että se piirtää kuvan maamme liikennejärjestelmän tilasta. Tilannekuvan päivittäminen ja parhaassa tapauksessa myös hyödyntäminen ovat jatkosakin tervetulleita vaalikautisia toimintamalleja.

Mitä taas tulee suunnitelman parlamentaariseen ja ylivaalikautiseen puoleen, niin näihin seikkoihin Liikenne 12 ei kykene vastaamaan toivotulla tavalla. Tällä toimintakaudella esimerkiksi parlamentaarisen työryhmän mandaattia suunnitelman laatimisessa oli kevennetty. Tämä itsessään johtaa siihen, että paperi on ensisijaisesti hallituksen laatima.

Arvoisa rouva puhemies! Liikenteen suunnittelu olisi suoraviivaisempaa, jos olisi säkikaupalla rahaa sen tueksi. Liikenteen suunnittelu olisi helpompaa, jos ei olisi välttämättöntä ottaa huomioon vallitsevia tekijöitä ilmastonmuutoksesta heikentyneeseen turvallisuusympäristöön. Juuri nämä reunaehdot luovat vaatimuksen suunnittelulle siitä, että sen pitää olla vaikuttavaa ja tukea sellaista tulevaisuuden suuntaa, joka Suomen näkökulmasta on toivottavaa.

Puhemies! Nostan muutaman seikan esiin valiokuntamme monella tapaa ansiokkaasta mietinnöstä.

Sitaatti mietinnön kohdasta 7: ”Liikenne- ja viestintävaliokunta huomauttaa, että sekä ilmastotavoitteiden että huoltovarmuuden kannalta on keskeistä tehdä sellaista liikennepoliittikkaa, joka vähentää Suomen liikennejärjestelmän riippuvuutta fossiilienergiasta.” Vasemmistoliiton mielestä fossiilienergiariippuvuuden vähentäminen on aivan keskeinen toimi liikennepoliittikan saralla, katsoi asiaa mistä tahansa vinkkelistä. Riippuvuus altistaa meidät sekä turvallisuuspoliittisiin riippuvuuksiin että kansalaisten arjen kannalta keskeisiin kysymyksiin, ilmastopoliittikasta puhumattakaan. Fossiilienergiasta irtaantuminen vaatii johdonmukaisuutta. Tätä nostivat esiin kuulemisessa myös monet asiantuntijat eri puolilta liikennekenttää. Jos halutaan luoda askelmerkkejä kohti uusiutuvia käyttövoimia, on poukkoileva politiikka kryptoniittia alan investointihalukaille toimijoille.

Mitä mietinnössä ei mainita, on se, että viime kaudella kirjoitettu fossiilittoman liikenteen tiekartta pitää sisällään juuri niitä toimia, joita edellä mainittu kehitys vaatisi. Tarjosimme yhdessä vihreiden kanssa mietinnön lopuksi lausumaa asian edistämisestä, mutta se ei saavuttanut riittävästi enemmistöä. Kyseinen tiekartta on siis sivuutettu kokonaan tämän suunnitelman laadinnassa.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Arvoisa puhemies! Johdonmukaisuuden lisäksi liikennepolitiikassa tarvitaan oikeudenmukaisuutta. Siksi tarvitaan ymmärrystä siitä, että maamme on maantieteellisesti iso ja moninainen. Se, mikä toimii Helsingissä, ei todennäköisesti toimi Kustavissa tai Suomussalmella. [Sheikki Laakso: Eikä Kouvolassa!] Siksi pidän huolestuttavana suunnitelman suuntaa, joka johtaa esimerkiksi joukkoliikenteen palvelutason laskuun, kun rahoitus ei ole riittävä, etenkin tällä kaudella tehtyjen leikkausten ja alv-kiristysten jäljiltä. Huoli on nostettu esiin valiokunnan mietinnössäkkin. Vastaavanlainen haaste on pyöräilyn ja kävelyn kehittämisessä, jonka vuotuisen rahoituksen suunnitelma leikkaa jopa nolliin. Tämä on suorastaan häpeällistä, jos miettii vaikka hallituksen Suomi liikkeelle -puheita. Seuraus tästä politiikasta on lopulta se, että kestävä ja aktiivisen liikkumisen palvelutaso ei kehity tarvittavalla vauhdilla kasvavissa kaupungeissa ja harvemmin asutuilta alueilta uhkaavat lähteä viimeisetkin joukkoliikennevuorot. Samaan aikaan ilmastotoimia ei kyetä tekemään riittävin määrin siellä, missä ne olisivat helpommin tehtävissä, ja paine siirtyy sitten sinne muualle.

Arvoisa rouva puhemies! Teiden ja raiteiden korjausvelka kasvaa. Tämä tuo kasvavan haasteen kansalaisten saavutettavuuden ja elinkeinoelämänkin kannalta. Kehitys todella haastaa junaliikenteen kehittämistä koko maassa, joka ainakin lähiliikenteen osalta on yhteinen asiamme. Toivonkin, että seuraavan suunnitelman päivitys avaisi rehellisemmin sitä, kuinka on priorisoitava. Jatkuva puhe korjausvelasta ja sen taittamisesta ilman todellista näkymää haastaa koko liikennepoliittista keskustelua ja pidemmän aikavälin suunnittelua.

Arvoisa puhemies! Hyvästä mietinnöstä huolimatta teen vastalauseen mukaisen kannanottoehdotuksen.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Strandman.

16.47 **Jaana Strandman ps:** Arvoisa rouva puhemies! Suomessa, pitkien välimatkojen maassa, tarvitsemme yhteydet kuntoon raiteilla ja teillä. Tieverkko mahdollistaa liikkumisen, kuljetukset ja yhteydet koko maassa. Työmatkat, elinkeinoelämän kuljetukset ja palveluihin pääsy edellyttävät sujuvia yhteyksiä, jotta yhteiskunta toimii häiriöttä. Huomio kohdistuu siihen, että yhteydet kattavat koko maan ja säilyvät käyttökelpoisina myös harvaan asutuilla alueilla. Yritystoiminta, maatalous ja paikallinen elinvoima tukeutuvat tieyhteyksien varaan, jotka kestävät sekä raskasta liikennettä että vaihtelevia sääoloja. Liikenteen turvallisuus ja ennakoitavuus paranevat, kun verkkoa ylläpidetään järjestelmällisesti ja korjaukset tehdään oikea-aikaisesti. Tämä vähentää katkoksia ja parantaa liikkumisen sujuvuutta.

Arvoisa puhemies! Hyvin toimiva tieverkko vahvistaa alueiden kehitystä, taloudellista toimintaa ja yhteiskunnan toimivuutta pitkällä aikavälillä. Asfaltti on tuoksunut tämän nykyhallituksen, kumipyörähallituksen, toimesta jo useana kesänä, ja hyvä niin. Panostukset ovat olleet merkittävät. Pääväylät, valtatie alkavat olla kunnossa. Seuraavaksi toimet tulee kohdentaa alempaan tieverkkoon. Maallakin asutaan, eletään ja yritetään. Metsäteollisuus tarvitsee puut metsästä jalostukseen ja maataloilta ruokaa pöytiimme. Haluan nostaa esille myös suunnittelun määrärahan, jotta saamme kokonaiskuvan eri alueista ja kehittämistoimenpiteistä. Seuraavalle hallitukselle riittää siis puuhaa.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Viitala.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

16.49 **Juha Viitala sd:** Arvoisa rouva puhemies! Kun tuossa debatissa tuo minuutti on kovin, kovin lyhyt aika käsitellä näin tärkeitä asioita, niin jatkan hieman vielä tästä meriliikenteen teemasta ja sen merkityksestä.

Tässä on tullut puheenvuoroissakin esille se, että yli 90 prosenttia meidän viennistä ja tuonnista kulkee meriteitse, ja ollaan tässä mielessä todellakin saarivaltio, joka on siis täysin riippuvainen meille tuotavista tuotantopanoksista ja myös siitä, että ne tuotteet, mitä me täällä valmistetaan, me saadaan sitten maailmalle. Me ei millään muulla tavalla niitä pystytä täältä... Raiteita ei esimerkiksi Narvikiin siinä määrin pystytä koskaan kehittämään, että me voitaisiin sitten näitä meidän tuotteita täysmääräisesti sitä kautta viedä, jotenka tämän takia se meriliikenteen toimivuuden turvaaminen kaikissa tilanteissa on maamme huoltovarmuuden ja turvallisuuden kannalta aivan keskeistä.

Meriliikenteen toimivuus ja kilpailukyky on luonnollisesti keskeinen tekijä kansantalouden kannalta. Itämeren turvallisuustilanteen kiristyessä myös meriliikenteen epävarmuus lisääntyy, ja se näkyy myös kustannuksissa. Tämä korostaa merenkulun turvallisuuden ja toimintaedellytysten ylläpitämistä tässä hetkessä, mutta samalla on tehtävä pitkäjänteistä työtä merenkulun kehittämiseksi. Meidän on myös löydettävä uusia keinoja kestävä meriliikenteen edistämiseksi ja fossiilisten polttoaineiden riippuvuuden vähentämiseksi.

Erityisesti talvimerenkulun toimivuus on Suomen vientiteollisuuden elinehto, esimerkiksi jäänmurtajien riittävyys ja kilpailukykykysymykset, mikä ratkaisee vientimme toimintavarmuuden. Samalla on varauduttava Itämeren muuttuneeseen turvallisuustilanteeseen kehittämällä vaihtoehtoisia reittejä ja satamia sekä pitämällä suomalainen kauppalaivasto vahvana.

Meriliikenne ei ole vain liikennepolitiikkaa, se on ihan yhtä lailla teollisuus-, turvallisuus- ja huoltovarmuuspolitiikkaa, joka vaatii pitkäjänteistä satsausta satamien, väylien ja laivaston toimintaedellytyksiin. — Kiitos.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia. — Edustaja Lyly.

16.52 **Lauri Lyly sd:** Arvoisa rouva puhemies! Ollaan erittäin tärkeän asian äärellä, kun tehdään liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026—2037. Täällä debatissa tuli esiin puheenvuoroja siitä, että pitäisi saada sitoutettua paremmin tätä liikennejärjestelmäsuunnitelmaa yli hallituskausien. Olen siitä samaa mieltä, mutta muistuttaisin, että tämä hallitus oli ensimmäinen hallitus, joka ensimmäisen liikennejärjestelmäsuunnitelman sai käsiinsä ja sitten muutti sitä. Kyllähän tätä tavallaan... [Sheikki Laakson välihuuto] — Niin, mutta tällä kaudella oli ensimmäinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 21, ja tässä mielessä tilanne on se kokonaisuus. [Sheikki Laakso: Ei ole yhtään eri!]

Mutta kaikilla meillä on yhteinen ongelma. Meidän korjausvelka on todella korkealla tasolla, ja siihen pitäisi pystyä vastaamaan. Meidän korjausvelka on ratojen osalta 1,6 miljardia ja 2,6 miljardia teiden osalta, eli ollaan todella korkealla tasolla, ja sitten vesiliikenteessä 30 miljoonaa euroa. Nyt pitäisi miettiä sitä, että kun tämä korjausvelka näyttää kasvavan 5 miljardiin vuoteen 2030 mennessä ja 6 miljardiin vuoteen 2037 mennessä, niin miten me tämä yhtälö ratkaistaan.

Tämä valiokunnan mietintö on erittäin ansiokas mietintö sillä tavalla, että siellä on aika hyvin kaivettu esiin ne keskeiset kohdat, mitä meidän liikennejärjestelmässä ja teiden ja ratojen ja muitten osalta pitäisi tehdä, ja myöskin joukkoliikenteen osalta niitä ongelmakoh-

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

tia ja liikenteen solmukohtien korjaamista. Nyt me ollaan nämä kyllä pystytty tässä hyvin nostamaan esiin, mutta sitten varmaan se, miten ratkaistaan näitten osalta rahoitus, tulee olemaan tämän eduskunnan ehkä isoimpia kysymyksiä myöskin ensi kaudella, se, kuinka paljon liikennettä itseään tähän rahoitukseen sitoutetaan, kuinka paljon se rahoitus tulee sitten yleisistä verovaroista ja niin pois päin ja miten sitä tulee erilaisista veromuodoista. Tämä keskustelu meidän pitäisi käydä. Muuten me ei pystytä vastaamaan näihin isoihin haasteisiin, mitä meillä on. Varmasti jostain pitää niitä tuloja saada aikaiseksi.

Arvoisa rouva puhemies! Olisin kiinnittänyt tässä huomiota vielä tähän pääratäkysymykseen ja sen tärkeään merkitykseen Suomen kehityksen kannalta ja pääradan pullonkaulakohtiin erityisesti Tampereen ympärillä. Se vaikuttaa koko Suomen joukkoliikenteeseen, ja sen alueen osalta pitäisi tehdä jotain. Se on eniten matkustettu väylä: viisi miljoonaa, melkein kuusi miljoonaa, matkustajaa Tampereen ja Helsingin välillä, ja siitä ylöspäinkin kolme ja puoli miljoonaa matkustajaa. Eli todella suurista matkustajamääristä puhutaan, ja sitten myöskin teollisuuden liikenteessä on iso määrä, joten se väylä pitäisi viedä, niin kuin täällä aikaisemminkin olen sanonut, Helsingistä Tampereen, Seinäjoen, Oulun kautta, Tornion kautta Narvikin satamaan saakka. Silloin me päästäisiin semmoiseen tilanteeseen, että meillä olisi raideyhteys suoraan myöskin tuonne Atlantin rannalle. Se olisi huoltovarmuutta, se olisi elinkeinorata ja turvallisuusrata kaiken kaikkiaan. Siihen meidän pitäisi satsata. Se olisi semmoinen iso juttu. Sitten kun pääradan varressa kuitenkin tietyllä etäisyydellä on 60 prosenttia Suomen bkt:stä, niin ollaan aika isossa osassa.

Arvoisa rouva puhemies! Vielä yhteen asiaan tässä kiinnittäisin huomiota, tähän liikenteen ja rahoitusten muuttamiseen sillä tavalla, että myöskin MAL-sopimuksia ja kuntien rahoittamista entistä enempi on tullut tässä joukkoliikennejärjestelmässä. Entistä isompia hankkeita viedään sinne kuntien rahoituksen osalle.

Sitten joukkoliikenteen osalta tämä selonteko ei kovin paljon lupaa. Tässä jäädytään aika lailla pieniin lukuihin. Sitten kun muistetaan, että joukkoliikenteeseen tuli neljän prosenttiyksikön alvin korotus tässä, niin se vaikuttaa erittäin paljon joukkoliikenteen kehitykseen jatkossa. Toivoisin, että tästäkin kysymys tehdään, koska sillä siirretään aika isoja määriä ihmisiä, ja se on myöskin ympäristöteko, ja sillä tavalla pystytään myöskin ruuhkia ja muita hoitamaan. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Kiitoksia. — Edustaja Pekonen.

16.57 **Aino-Kaisa Pekonen vas:** Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Aivan aluksi haluan todeta, että arvostan valtavasti huolenpitoanne, ja sen jälkeen kiitän työryhmää ja valiokuntaa valtavan isosta työstä, minkä olette tehneet tämän liikennesuunnitelman osalta. Tämä on erittäin tärkeä paperi ja antaa meille hyvät suuntaviivat vuosiksi eteenpäin. Mutta kuten tuossa aikaisemmassa puheenvuorossa edustaja Furuholm totesi, että mietintö on kohtuullisen hyvä, ja teki tähän kannanottoehdotuksen, niin, arvoisa puhemies, kannatan tätä edustaja Furuholmin kannanottoehdotusta.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: Kiitoksia, ja kiitos kiittämisestä. — Seuraavaksi edustaja Löfström. Katsotaan, miten kauan Löfström puhuu, 16.05 pitäisi siirtyä toiseen asiaan. Jännitetään.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

16.58 **Mats Lofström r:** Ärade fru talman! Finland är i praktiken en ö och är helt beroende av fungerande sjöförbindelser. Därför är den nationella trafikplanen, Trafik 12, ett viktigt steg också för sjöfarten. Det är välkommet att sjöfarten ges en tydlig roll i planen, och jag vill betona att kommunikationsutskottet ytterligare stärkte skrivningen. Sjöfarten är inte en sektor bland alla andra. Den är en grundpelare för Finland och har en vital betydelse för Finlands utrikeshandel, försörjningsberedskap och näringslivets konkurrenskraft. Finlands geografiska läge och det faktum att utrikeshandeln i hög grad är beroende av sjötransporter gör sjöfarten extra viktig för Finlands ekonomi. Över 95 procent av Finlands export går sjövägen.

För Ålands del är beroendet ännu större. Det åländska samhället står och faller i praktiken med fungerande färjeförbindelser. Samtidigt tryggar sjöfarten över tusen arbetsplatser och fungerar som en ekonomisk motor för hela det åländska samhället.

Ärade talman! Finland behöver en konkurrenskraftig sjöfartspolitik som tryggar en tillräckligt stor handelsflotta under finländsk flagg. Det är inte bara en näringspolitisk fråga utan framför allt en fråga om försörjningsberedskap. Därför behöver Finland ett konkurrenskraftigt bemanningsstöd på samma sätt som alla andra europeiska sjöfartsnationer. I förra årets budgetförhandling beslöts att Finland skulle utreda och gå över till ett liknande nettolönesystem som Sverige har. Det är viktigt att det här arbetet nu kommer igång, något vi har haft kontakt med ministeriet och ministerns stab om.

I kommunikationsutskottets betänkande har vi också betonat vikten av en fungerande vintersjöfart. I ett nordligt land är isbrytarkapaciteten inte en detalj utan en avgörande konkurrensfaktor. Utrikeshandeln måste fungera året om, även under stränga vinterförhållanden, som den här vintern.

Samtidigt ser vi ett försämrat säkerhetsläge i Östersjön. Den ökade osäkerheten, inklusive den ryska skuggflottans verksamhet, påverkar sjöfarten och kan leda till stigande kostnader bland annat genom högre försäkringspremier. Därför måste vi säkerställa att våra hamnar och farleder är robusta och att man alltid säkerställer frihet för navigationen.

Ärade talman! En särskilt viktig fråga, som kommunikationsutskottet också betonat, gäller utsläppshandeln inom sjöfarten. Rederierna har nu i över två år varit en del av EU:s system och betalar betydande summor för utsläppsrätter. Dessa intäkter måste användas för att stöda den gröna omställningen inom branschen. Pengarna som EU får in från utsläppsrätterna behöver gå tillbaka till sjöfartssektorn, till investeringar i grön omställning, till utveckling av fossilfria bränslen och till att stärka sjöfartens långsiktiga konkurrenskraft. Som exempel kan nämnas att till exempel Viking Line beräknar sina kostnader för utsläppsrätter till cirka 10 miljoner euro bara i år, och det är bara ett rederi. Det säger något om omfattningen, och de här pengarna skulle behöva öronmärkas så att man framtidssäkrar branschen som Finland och Åland är beroende av för export och kommunikationer. Att använda dessa medel till att täcka andra budgethål riskerar att bromsa den nödvändiga omställningen. Här behöver regeringen leverera en tydlig lösning i linje med kommunikationsutskottets betänkande.

Ärade talman! Det är också viktigt att säkerställa en rättvis fördelning av dessa medel. Åland är i praktiken helt beroende av sjötransporter och står inför stora investeringar i bland annat hamninfrastruktur. Därför måste också en rimlig andel av resurserna som återspeglar åländska rederiernas inbetalning av utsläppsrätter tillfalla Åland, så att de pengarna kan användas för investeringar i sjöfartens gröna omställning på Åland och framtidssäkra kommunikationerna som det åländska samhället är helt beroende av. Sjöfarten är vår livli-

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

na för handeln, för beredskapen och för hela samhällsekonomin. Därför måste vi fatta beslut som stärker den.

Arvoisa rouva puhemies! Liikenne- ja viestintävaliokunnan mietinnössä olemme myös korostaneet toimivan talvimerenkulun merkitystä. Pohjoisessa maassa jäänmurtokapasiteetti ei ole yksityiskohta, vaan ratkaiseva kilpailutekijä. Ulkomaankaupan on toimittava ympäri vuoden, myös ankarissa talviolosuhteissa, kuten tänä talvena. Samalla näemme Itämeren turvallisuustilanteen heikentyneen. Lisääntynyt epävarmuus, mukaan lukien Venäjän niin sanotun varjolaivaston toiminta, vaikuttaa merenkulkuun ja voi johtaa kustannusten nousuun, muun muassa korkeampien vakuutusmaksujen muodossa. Tämän vuoksi meidän on varmistettava, että satamamme ja väylämme ovat toimintavarmoja ja että merenkulun vapaa kulku turvataan kaikissa olosuhteissa. — Kiitos, tack.

Ensimmäinen varapuhemies Paula Risikko: No niin, ehditään yksi vielä — edustaja Kallio — mutta sitten vaihdetaan, valitettavasti.

17.02 **Vesa Kallio kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Kuten täällä on todettu, Liikenne 12 -suunnitelman pitkäjänteisyyttä tulee vahvistaa. Suomi otti vuonna 2021 viimeisenä Pohjoismaana käyttöönsä yli vaalikauden ulottuvan liikennejärjestelmäsuunnitelman. Nyt näimme, että hallitus ei tehdessään ohjelmaansa sitä noudattanut, eikä nyt täällä salissa oleva selonteko vie sitä oikeaan suuntaan. Ylivaalikautisesta suunnittelusta on palattu tekemään yhden vaalikauden mittaista väyläpolitiikkaa. Se ei ole Suomen etu. Suomi voisi parantaa väyläpolitiikan ja Liikenne 12 -suunnittelun jatkuvuutta tavalla, joka tekisi pitkäjänteisestä suunnittelusta hallituskausista riippumatonta, kuten muissa Pohjoismaissa tehdään. Tätä puheena oleva selonteko vie väärään suuntaan. Seuraavaa päivitystä ehdotetaan myöhennettäväksi vuoden 2031 eduskuntavaalien jälkeiseen aikaan, ja se on alisteinen valtiovarainministeriön teknisille kehyksille.

Mikäli Liikenne 12 -suunnitteluun halutaan parannusta, niin keskeisin yksittäinen tekijä liittyy suunnitelman aikatauluun. Yli vaalikausien menevä jatkuvuus edellyttää, että uuden Liikenne 12 -suunnitelman valmistelu käynnistyisi riittävän ajoissa. Käytännössä tämä tarkoittaa valmistelun aloittamista viimeistään vaalikauden puolivälissä ja sen jatkumista seuraavista hallitusohjelmaneuvotteluista riippumatta. Muissa Pohjoismaissa valmistelu on jatkuvaa eikä sen nähdä olevan ristiriidassa poliittisen ohjauksen kanssa.

Arvoisa puhemies! Jatkuvuutta tukisi myös Liikenne 12 -suunnitelman parlamentaarisen aseman vahvistaminen. Tämä käsittelyssä oleva suunnitelma on hallitusohjelmaan nojaava selonteko, jonka eduskunta käsittelee mutta joka ei aidosti sido tulevia hallituksia. Jatkuvuus paranisi, jos Liikenne 12 -suunnitelmalla olisi laaja parlamentaarinen yhteisymmärrys. Tämä voisi tarkoittaa esimerkiksi Norjan mallin kaltaista käsittelyä, jossa pitkän aikavälin liikennesuunnitelma sitoo useita hallituksia peräkkäin. Tällöin Liikenne 12 toimisi liikennepolitiikan pysyvänä perustana eikä vain yhden hallituksen asiakirjana.

Olennaista olisi myös selkeyttää hallitusohjelman ja Liikenne 12 -suunnitelman välistä suhdetta. Käytännössä meillä Suomessa hallitusohjelma ohittaa pitkäjänteisen suunnitelman. Jatkuvuus myös vahvistuisi, jos hallitusohjelmaan kirjattaisiin nimenomaisesti, että liikenne- ja väyläpolitiikan linjaukset perustuvat muiden Pohjoismaiden tapaan voimassa olevaan Liikenne 12 -suunnitelmaan. Tällöin suunnitelmaa ei avattaisi jokaisella vaalikaudella uudelleen, vaan se toimisi vakaana pohjana.

Punkt i protokollet PR 40/2026 rd

Arvoisa puhemies! Selonteon mukaan rahoituksen ennakoitavuus pitäisi meillä alistaa valtiovarainministeriön teknisiin kehyksiin ja vuosittaisiin budjettiprosesseihin. Se heikentää suunnittelun uskottavuutta ja pitkäjänteisyyttä. Muissa Pohjoismaissa toimitaan päinvastoin. Meilläkin osa rahoituksesta pitäisi sitoa monivuotisesti Liikenne 12 -suunnitelmaan tai tehdä niin, että suunnitelmakauden alussa määriteltäisiin selkeät ja riittävän sitovat rahoituskehykset. Tämä ei poistaisi eduskunnan budjettivaltaa mutta loisi vakaamman toimintaympäristön väyläpolitiikan harjoittamiselle. Kun pohja saataisiin edellä kuvatuilla tavoilla pitäväksi, perustyö voisi jatkua hallituskausista riippumatta vakaammalla pohjalla ja poliittinen ohjaus voisi keskittyä painotuksiin sen sijaan, että koko prosessi käynnistetään aina uudelleen. Tällainen malli on keskeinen osa muiden Pohjoismaiden suunnittelu-järjestelmien vakautta. — Kiitos.

Förste vice talman Paula Risikko: Tack. — Nu är klockan så mycket att vi måste gå vidare. Debatten och behandlingen av ärendet avbryts. Behandlingen av ärendet fortsätter i detta plenum efter de övriga ärendena på dagordningen.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 17.06.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 22.01.

Förste vice talman Paula Risikko: Nu fortsätter behandlingen av ärende 5 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum.

Riksdagen avbröt debatten och behandlingen av ärendet.