

## Punkt i protokollet PR 41/2026 rd

### Plenum

### Torsdag 23.4.2026 kl. 16.00—20.58

#### 10. Statsrådets redogörelse om den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037

Statsrådets redogörelse SRR 10/2025 rd

Utskottets betänkande KoUB 3/2026 rd

*Enda behandlingen*

**Talman Jussi Halla-aho:** Ärende 10 på dagordningen presenteras för enda behandlingen. Riksdagen beslutar nu utifrån kommunikationsutskottets betänkande KoUB 3/2026 rd om ett ställningstagande med anledning av redogörelsen.

Nu fortsätter behandlingen av kommunikationsutskottets betänkande KoUB 3/2026 rd som avbröts i plenum 22.4.2026.

Debatt. Ledamot Harjanne borta. — Ledamot Seppänen, varsågod.

*Debatt*

20.21 **Sara Seppänen ps:** Arvoisa herra puhemies! Kilpailukyky ei synny missään tyhjiössä, vaan siihen tarvitaan toimivat liikenneyhteydet. Sillä on väliä, mitä ja miten liikkuu teillä, raiteilla, meriyhteyksillä ja ilmassa.

Hallitusohjelmassa meidän ydinviesti on täysin selvä: toimiva liikennejärjestelmä on kasvun selkäranka. Tavoitteena on tehdä Suomesta vuoteen 31 mennessä parempi paikka investoida. Se vaatii sujuvaa logistiikkaa, ennustettavaa toimintaympäristöä ja sitä, että ihmiset ja tavarat liikkuvat ilman pullonkauloja. Siksi hallitus panostaa lähes kolme miljardia euroa liikenneinvestointeihin ja torjuu määrätietoisesti väyläverkon korjausvelkaa siitäkin huolimatta, että me ollaan tässä erittäin haastavassa taloudellisessa tilanteessa.

Keskeistä tässä on, että koko Suomi huomioidaan: parannetaan pääväyliä, mutta pidetään myös alempi tieverkko kunnossa. Tämä tietysti vahvistaa huoltovarmuutta. Pidetään myös huolta siitä, että kehitetään vaihtoehtoisia kuljetusreittejä ja varaudutaan kriiseihin.

Sen lisäksi hallitus haluaa varmistaa, että liikkumisen kustannukset eivät muodostu esteeksi työnteolle ja arjen sujuvuudelle, olipa kyse sitten kaupungeista tai maaseudusta. Hallitus esittikin nyt puoliväliriihessä useita panostuksia erilaisiin liikennehankkeisiin ja sen lisäksi ajoneuvoveron lisäkevennyksiä 10 miljoonalla eurolla aiempien jo 50 miljoonan euron kevennysten lisäksi ja ammattidieselin käyttöönoton vuoden 25 päätöksellä, ja tämä toteutuu nyt sitten 40 miljoonan euron suuruisena. Työmatkavähennyksen omavastuusuutta lasketaan 800 miljoonaan euroon. Polttoainevero kevenee vuoden 27 alussa vielä 50 miljoonalla aiemmin päätetyn mukaisesti.

Näiden lisäksi vielä tulemme hakemaan ennätysmäärän rahaa military mobility -hankkeisiin. Esimerkiksi turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta erittäin tärkeään rataosuuteen, Rail Nordicaan, joka kulkee Haaparannalta Tornioista Kemiin ja vielä Rovanie-

## Punkt i protokollet PR 41/2026 rd

melle saakka, nyt sitten hallitus osoittaa suunnittelurahaa. Tämä yhdistää meidät Eurooppaan ja, mikä tärkeintä, Norjan satamiin.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Kilpi, poissa. Edustaja Laakso, poissa. Edustaja Kettunen, poissa. Edustaja Kallio, poissa. Ledamot Löfström, frånvarande. — Edustaja Kaarisalo, olkaa hyvä.

**20.24 Riitta Kaarisalo sd:** Arvoisa herra puhemies! Käsittelemme siis valtioneuvoston selontekoa valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026—2037. Viime kaudella Suomeen rakennettiin SDP:n johdolla ensimmäinen valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jossa linjattiin muun muassa periaatteet ja askelmerkit liikennejärjestelmän kehittämiseksi ja toisaalta myös rahoitukselle seuraavan 12 vuoden aikana. Suunnitelman piti olla Suomen liikennepolitiikan pitkäjänteinen selkäranka. Sen tehtävänä on kirkastaa valtion tahtotila, prioriteetit ja vastuut. Juuri siksi on mielestäni huolestuttavaa, että tämä päivitys ei nyt ratkaise liikenteen rahoituksen perusongelmia vaan siirtää niitä eteenpäin jälleen.

Mielestäni hallitus on heikentänyt parlamentaarista valmistelua tehden esimerkiksi aikaisemmasta todellisesta työryhmästä lähinnä seurantaryhmän. Liikenne 12 -työn piti perustua tutkittuun tietoon, virka-arvioihin ja parlamentaariseen valmisteluun. Orpon hallitus kuitenkin heikensi tätä perustaa jo hallitusohjelmassaan, kun se julkaisi oman investointiohjelmansa hankelistauksineen. Kyse on siitä, että hallitus näin romuttaa pohjaa viemällä eteenpäin hankkeita ohi virkatyönä valmistellun investointiohjelman. Pidän tätä henkilökohtaisesti tosiaan huolestuttavana kehityssuuntana. Alueilla onkin perustellusti koettu, että pitkäjänteinen pullonkaulojen purkaminen jäi poliittisten listausten varjoon.

Suomi tarvitsee liikennepolitiikkaa, jossa valtio kantaa vastuunsa, korjausvelka pysäytetään, raideliikenteelle luodaan suunta ja rahoitus rakennetaan kestäväälle pohjalle. Kuntien näkökulmasta yksi viesti on ollut selvä: valtion liikennevastuut on pidettävä valtiolla. Kunnat toki tarvitsevat toimivaa yhteistyötä valtion kanssa, mutta ne eivät voi olla yksin valtion rahoitusvajeen paikkaajia.

Arvoisa puhemies! Samaan aikaan korjausvelka nyt kuitenkin kasvaa edelleen. Huonokuntoisten teiden ja siltojen määrä lisääntyy, eikä rahoitus riitä kattavasti edes väyläverkon kunnossapidon tarpeisiin. Hallitus myös puolittaa kehittämishankkeiden kehysrahoituksen kautensa aikana ja paikkaa tätä kokonaisuutta valtion omaisuuden myynnillä. Se ei ole kestävää politiikkaa. Tosiasia on, että korjausvelan on arvioitu nousevan yli viiteen miljardiin euroon vuoteen 30 mennessä ja noin kuuden miljardin euron tasoon vuoteen 37 mennessä. Olemme, hyvät kollegat, kuulleet, että tässäkin salissa vastuuministeri on todennut, että korjausvelan kasvu saadaan kuriin tällä hallituskaudella, mutta nämä kommentit eivät ikävä kyllä pidä paikkaansa.

Arvoisa puhemies! Kun valtionalouden tilanne ja kantokyky rajoittaa liikennejärjestelmän kehittämistä, on entistäkin tärkeämpää parantaa Suomen saantia eurooppalaisesta rahoituksesta. Kuten valiokunta peräänkuuluttaa, meillä on vakava tarve hyödyntää täysimääräisesti Euroopan unionin rahoitusmahdollisuuksia ja mahdollisesti myös Natosta saatavaa rahoitusta ja keinoja myös sijoituspääoman saamiseksi liikennesektorin hankkeisiin ja kehittämiseen.

Arvoisa puhemies! Yhdyn myös täysin liikenne- ja viestintävaliokunnan näkemykseen siitä, että sekä huoltovarmuuden että ilmastotavoitteiden kannalta on keskeistä tehdä sel-

## Punkt i protokollet PR 41/2026 rd

laista liikennepolitiikkaa, joka nimenomaan vähentää Suomen liikennejärjestelmän riippuvuutta fossiilienergiasta.

Totean vielä lopuksi, että Liikenne 12 -suunnitelman merkitys ei ole hävinnyt mihinkään. Päinvastoin sen merkitys korostuu. Peräänkuulutan kuitenkin vastuunkantoa siitä, että parlamentaarisesta, yli hallituskausien ulottuvasta sopimisesta pidetään kiinni, ja toisaalta siitä, että me kunnioitamme asiantuntijatietoon pohjautuvaa, valmisteltua tietoa liikenneinfran kehittämisestä. Tämä on edellytys sille, että kehitämme omaa liikennejärjestelmäämme kestävästi, pitkäjänteisesti ja vastuullisesti.

Aivan lopuksi: Tässä vaiheessa kuitenkin liikenne- ja viestintäministerille kiitos siitä, että tosiaan nämä sotilaallisen liikkuvuuden äärimmäisen arvokkaat ja tärkeät hankkeet lähtevät nyt toden teolla liikkeelle. Tässä yhteistyö ministeriöiden sekä Puolustusvoimien välillä on ollut hyvin tiivistä ja toimivaa. Toivotan näille pyrkimyksille kaikkea onnea ja menestystä. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Ledamot Löfström, varsågod.

**20.30 Mats Löfström r:** Tack, ärade herr talman! Trafik 12-planen tar också upp behovet av fungerande flygtrafik inom Finland. I dag upphandlas flygtrafik till sju orter i Finland, fem där staten betalar hela trafiken och två där staten betalar halva trafiken.

Trots att Åland är en ö omfattas Åland inte av köptrafiken. Det finns historiska orsaker till det, liksom att Finnair aldrig avslutat trafiken till Åland, något man under pandemin gjorde till de fem övriga orterna som man nu upphandlar trafik till. Det var så klart viktigt att trafiken till Åland aldrig avbröts under pandemin. Åland har också kvar kommersiell trafik av Finnair som inte behöver skattemedel som subventioner, vilket är en styrka för långsiktighet.

Problemet är i dag att Finnair bara trafikerar Åland fyra gånger i veckan. Då jag berättade det här undrade en kollega: ”Vad är det du egentligen klagar om? Det är ju fyra flyg per dag.” Men det är inte fyra flyg per dag, utan fyra flyg per vecka: en tur på måndag, två på fredag och en på söndag. Det här är tyvärr inte tillräckligt för ett modernt samhälle. Vi behöver få bättre flygtrafik till Åland med åtminstone en tur per dag under arbetsveckan, och ett par dagar borde ha dubbla avgångar så att man kommer fram och tillbaka på en och samma dag, vilket är viktigt för näringslivet, kontakter mellan myndigheter, men också ruttresenärer, pendlare och turister.

Det är glädjande, herr talman, att Finnair den 8 juni inleder daglig trafik till Åland under sommaren fram till mitten av augusti. Nio turer till Åland per vecka kommer att vara en kraftig förbättring, men vi behöver samma trafik året om eftersom Åland är ett livskraftigt samhälle 12 månader per år, inte bara under sommaren.

Vi har fört diskussioner om den här saken många gånger med kommunikationsminister Lulu Ranne och ägarstyrningsminister Joakim Strand. Jag är tacksam för att de båda och minister Strand i samtal med Finnair poängterat behovet av trafiken till Åland. Jag för också själv regelbundet diskussioner med Finnair och har om två veckor nästa möte. Jag hoppas att de två begagnade propellerplan som Finnair nyligen köpt kan användas för att förstärka inrikestrafiken och i synnerhet trafiken till Åland, som också behövs för att de praktiska relationerna mellan fasta Finland och Åland ska fungera.

## Punkt i protokollet PR 41/2026 rd

Det är också viktigt att de få flygen som finns till Åland från Helsingfors har en regelbunden tidtabell som inte ändrar, så att det lättare går att planera, och att inte tisdagsmorgonflyget plötsligt blir ett måndagskvällsplan.

Det är viktigt att poängtera att Åland har daglig flygtrafik till Stockholm med två turer per dag, och många som ska till Helsingfors flyger nu via Stockholm. Åland har också daglig flygtrafik till Åbo, men Åland behöver också daglig flygtrafik till den nuvarande huvudstaden, inte bara de gamla, vid sidan av de dagliga färjeförbindelserna från Helsingfors och Åbo till Åland, som är mycket praktiska men som ibland är för långsamma i jämförelse med flyget. Därför behöver flygtrafiken förbättras.

Arvoisa herra puhemies! Liikenne 12 -suunnitelmassa käsitellään myös toimivan lentoliikenteen tarvetta Suomen sisällä. Tällä hetkellä liikennettä hankitaan seitsemällä paikkakunnalla Suomessa: viidellä, joilla valtio maksaa koko liikenteen, ja kahdella, joilla valtio maksaa puolet liikenteestä. Vaikka Ahvenanmaa on saari, se ei kuulu ostoliikenteen piiriin. Tähän on historiallisia syitä, samoin kuin siihen, ettei Finnair ole koskaan lopettanut liikennettä Ahvenanmaalle, toisin kuin viidellä paikkakunnalla pandemian aikana, joille liikenne nyt hankitaan.

Oli tietenkin tärkeätä, että liikennettä Ahvenanmaalle ei koskaan keskeytetty pandemian aikana. Ahvenanmaalla on edelleen myös Finnairin kaupallista liikennettä, joka ei tarvitse verovaroista maksettavaa tukea, mikä on vahvuus pitkän aikavälin kannalta.

Ongelma on, että Finnair liikennöi Ahvenanmaalle vain neljä kertaa viikossa. Kun kerroin tästä liikenne- ja viestintävaliokunnassa, eräs kollega ihmetteli, mistä valitetaan, jos lentoja on neljä päivässä, mutta kyse ei ole päivittäisistä lennoista vaan neljästä lennosta viikossa: yksi maanantaina, kaksi perjantaina ja yksi sunnuntaina. Tämä ei ole riittävää nykyaikaiselle yhteiskunnalle.

Tarvitsemme paremmat lentoyhteydet Ahvenanmaalle, vähintään yhden edestakaisen vuoron päivässä työviikon aikana, ja parina päivänä tulisi olla kaksi lähtöä, jotta edestakainen matka saman päivän aikana olisi mahdollinen. Tämä on tärkeää elinkeinoelämälle, viranomaisten välisille yhteyksille sekä reittimatrustajille, työmatkailijoille ja matkailijoille.

On ilahduttavaa, että Finnair aloittaa 2. kesäkuuta päivittäisen liikenteen Ahvenanmaalle kesän ajaksi elokuun puoliväliin saakka. Yhdeksän vuoroa viikossa on merkittävä parannus. Tarvitsemme kuitenkin saman liikennetason ympäri vuoden, sillä Ahvenanmaa on elinvoimainen yhteiskunta 12 kuukautta vuodessa, ei vain kesällä.

On myös tärkeää, että harvoilla Ahvenanmaan lennoilla on säännöllinen aikataulu, joka ei muutu, jotta matkustamista on helpompi suunnitella, eikä esimerkiksi tiistaiamun lento muutu yllättäen maanantai-illan lennoksi. On kuitenkin tärkeää korostaa, että Ahvenanmaalla on päivittäinen lentoyhteys Tukholmaan, kaksi vuoroa päivässä, ja moni Helsinkiin matkustava lentää nykyään Tukholman kautta. Ahvenanmaalla on myös päivittäinen lentoyhteys Turkuun, koska Ahvenanmaan sairaala ostaa paljon sairaanhoitopalveluita TYK-Siltä Turusta. Mutta Ahvenanmaa tarvitsee kuitenkin päivittäisen yhteyden myös nykyiseen pääkaupunkiin, ei ainoastaan entisiin, päivittäisiä Helsingin ja Turun välisiä lauttayhteyksiä täydentäen. Nämä ovat erittäin toimivia mutta toisinaan liian hitaita verrattuna lentämiseen. — Kiitos.

**Puhemies Jussi Halla-aho:** Kiitoksia. — Edustaja Kaarisalo, olkaa hyvä.

## Punkt i protokollet PR 41/2026 rd

20.36 **Riitta Kaarisalo sd:** Arvoisa herra puhemies! Mielestäni on tärkeää nostaa esille myös toimet junakuuluvuuden parantamiseksi, sillä yhteyksien toimivuudessa raideliikenteessä on yhä edelleen vakavia puutteita, ja toimet niiden hoitamiseksi ovat olleet riittämättömiä. Tiedän tämän henkilökohtaisesti itsekkin. Kun tuolta Keski-Suomesta tänne pääkaupunkiseudulle tulee, niin käytännössä Jyväskylä—Jämsä-välillä yhteyksiä ei ole lainkaan ja Jämsä—Tampere- välillä hyvin, hyvin niukalti. Yhtä lailla näitä haasteita ja ongelmia on ympäri Suomen raideliikenteen yhteydessä.

Nämä toimivat viestintäyhteydet, internetyhteys etunenässä, ovat totta kai tärkeitä niin sanotun palvelukokemuksen ja matkustusmukavuuden näkökulmasta, kuten valiokunta omassa mietinnössään toteaa. Mutta kyllä henkilökohtaisesti ehkä tätäkin olennaisempaa seikkana pidän nimenomaan junakuuluvuuden merkitystä tämän päivän työelämässä, jossa esimerkiksi työmatkat ovat mahdollisuuksien mukaan hyödynnettävissä myös varsinaiseen työntekoon. Ilman toimivia yhteyksiä tämä käy likipitään mahdottomaksi. Tämä on mielestäni ihan relevantti seikka ja huomio siinä mielessä, että tänä päivänä me kannamme todella paljon huolta siitä, että työn tuottavuus ei kasva. Mielestäni on hieman surkuhupaisaa, että tällaista asiaa emme saa kuntoon.

Yhdyn liikenne- ja viestintävaliokunnan näkemykseen siitä, että nyt, kun raideliikenteen kilpailu avautuu, ei yksittäinen operaattori voi olla yksin vastuussa myöskään kuuluvuuden varmistamisesta. Tältä osin jatkossa tulisi pohtia myös valtion roolia asian ratkaisemiseksi.

Huomautan, että tämän hallituskauden alkaessa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla oli muistaakseni tätä työtä varten varattuna lähes 20 miljoonan euron määräraha mutta se on nyttemmin sitten näiden leikkausten yhteydessä sieltä karsiutunut pois. Kyllä tästä aika vaitonaisia on oltu ja vastuuta on siirretty melko lailla niin VR:n ja Traficommin kuin sitten näiden operaattoreidenkin vastuulle.

Toivon ihan vilpittömästi, että tulevaisuudessa tämä olisi asia, jota ihan yhteistyössä mietittäisiin. Selvähän se on, että ei tämä ilman valtion osallisuutta etene. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten och avbröt behandlingen av ärendet.