

54. PERJANTAINA 14. HUHTIKUUTA 2000

kello 13

Päiväjärjestys

Ilmoituksia

Vaaleja

- 1) Yleisradio Oy:n hallintoneuvoston täydennysvaali 1491

Toinen käsittely

- 2) Hallituksen esitys laiksi rikoslain 2 luvun 14 a §:n ja 45 luvun muuttamisesta ja eräksi siihen liittyviksi laeiksi 1491
Hallituksen esitys HE 17/1999 vp
Lakivaliokunnan mietintö LaVM 5/2000 vp

Ensimmäinen käsittely

- 3) Hallituksen esitys laiksi eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista 1491
Hallituksen esitys HE 17/2000 vp
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 1/2000 vp

Mietintöjen pöydällepano

- 4) Hallituksen esitys laiksi ehdokkaan vaalirahoituksen ilmoittamisesta..... 1497
Hallituksen esitys HE 8/2000 vp
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 8/2000 vp
- 5) Hallituksen esitys laiksi maa-aineslain muuttamisesta..... 1498
Hallituksen esitys HE 195/1999 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö YmVM 3/2000 vp
Lakialoite LA 20/2000 vp
-

Puhetta johtaa puhemies Uosukainen.

Nimenuuto

Nimenuudossa merkitään täysistunnosta poissa oleviksi seuraavat edustajat:

Eero Akaan-Penttilä /kok
 Olavi Ala-Nissilä /kesk
 Janina Andersson /vihr
 Ulla Anttila /vihr
 Maria Kaisa Aula /kesk
 Rainer Erlund /erl
 Merikukka Forsius /vihr
 Anne Huotari /vas
 Susanna Huovinen /sd
 Timo Ihamäki /kok
 Tytti Isohookana-Asunmaa /kesk
 Ulla Juurola /sd
 Bjarne Kallis /skl
 Ilkka Kanerva /kok
 Kari Kantalainen /kok
 Tarja Kautto /sd
 Mari Kiviniemi /kesk
 Valto Koski /sd
 Jari Koskinen /kok
 Marjaana Koskinen /sd
 Risto Kuisma /rem
 Kalervo Kummola /kok
 Seppo Kääriäinen /kesk
 Reijo Laitinen /sd
 Jouni Lehtimäki /kok
 Suvi Lindén /kok
 Pehr Löf /r
 Tero Mölsä /kesk
 Sinikka Mönkäre /sd
 Olli Nepponen /kok
 Sauli Niinistö /kok
 Outi Ojala /vas
 Mauri Pekkarinen /kesk
 Pirkko Peltomo /sd
 Sirpa Pietikäinen /kok
 Susanna Rahkonen /sd
 Ola Rosendahl /r
 Mirja Ryyänen /kesk
 Päivi Räsänen /skl
 Tero Rönni /sd
 Pauli Saapunki /kesk
 Matti Saarinen /sd
 Timo Seppälä /kok
 Suvi-Anne Siimes /vas

Jouko Skinnari /sd
 Marjatta Stenius-Kaukonen /vas
 Katja Syvärinen /vas
 Kari Uotila /vas
 Raija Vahasalo /kok
 Marjatta Vehkaoja /sd
 Pekka Vilkuna /kesk

Eduskuntatyöhön liittyvissä tehtävissä olevat edustajat

Merkitään, että puhemiesneuvosto on käsitellyt seuraavat ilmoitukset poissaolosta täysistunnosta eduskuntatyöhön liittyvän tehtävän vuoksi:

14.4. edustajat
 Outi Ojala /vas
 Suvi-Anne Siimes /vas

Poissaololuvat

Merkitään, että puhemiesneuvosto on myöntänyt seuraavat luvat poissaoloon täysistunnosta muun syyn vuoksi:

14.4. edustajat
 Susanna Huovinen /sd
 Ilkka Kanerva /kok
 Tero Mölsä /kesk
 Sirpa Pietikäinen /kok
 Timo Seppälä /kok

Uudet hallituksen esitykset

Puhemies: Ilmoitetaan, että tasavallan presidentti on tänään antanut eduskunnalle hallituksen esitykset n:ot HE 23—25/2000 vp.

Kirjalliset kysymykset

Merkitään saapuneiksi vastaukset kirjallisiin kysymyksiin n:ot KK 74, 82, 88, 98, 101, 106, 112, 114, 116, 119, 121, 122, 124—126, 128, 130, 133, 134, 139, 143, 145, 147, 149, 151, 153, 155, 157, 161—163, 166, 167, 170, 172, 173, 177,

178, 181, 186, 188, 191, 194, 198, 201, 203, 204, 208, 212, 219, 222, 223, 226, 251/2000 vp.

Erikoisvaliokuntien jäsenet

Puhemies: Ilmoitetaan, että valtioneuvoston jäseneksi nimitetyn ed. Soininvaaran tilalle valitaan uusi varajäsen sosiaali- ja terveysvaliokuntaan ja uusi jäsen talousvaliokuntaan.

Edelleen ilmoitetaan, että valiokuntapaikkojen järjestelyä varten pyytää ed. Lax vapautusta ulkoasiainvaliokunnan jäsenyydestä. Puhemiesneuvosto puoltaa pyyntöä.

Pyyntöön suostutaan.

Puhemies: Ilmoitetaan, että ulkoasiainvaliokunnan, sosiaali- ja terveysvaliokunnan ja talousvaliokunnan täydennysvaalit toimitetaan tiistaina 25 päivänä huhtikuuta kello 14 pidettävässä täysistunnossa. Ehdokaslistat täydennysvaaleja varten on vaalisäännön 13 §:n mukaan jätettävä keskustansliaan viimeistään mainittuna tiistaina kello 11.

PÄIVÄJÄRJESTYKSEN ASIAT:

1) Yleisradio Oy:n hallintoneuvoston täydennysvaali

Vaaleja

Puhemies: Päiväjärjestyksen 1) asiana on Yleisradio Oy:n hallintoneuvoston täydennysvaali.

Kun täydennysvaalia varten vaalisäännön 8 ja 13 §:n mukaisesti jätetyssä ehdokaslistassa on hallintoneuvoston jäseneksi ehdotettu valittavaksi yhtä monta kuin vaalissa on valittavia, totean vaalisäännön 10 §:n nojalla, että vaali on yksimielinen ja että Yleisradio Oy:n hallintoneuvoston jäseneksi on tullut valituksi ehdokaslistan mukaisesti ed. Lintilä.

Asia on loppuun käsitelty.

2) Hallituksen esitys laiksi rikoslain 2 luvun 14 a §:n ja 45 luvun muuttamisesta ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

Toinen käsittely
Hallituksen esitys HE 17/1999 vp
Lakivaliokunnan mietintö LaVM 5/2000 vp

Puhemies: Ensimmäisessä käsittelyssä päätetyt lakiehdotukset voidaan nyt hyväksyä tai hylätä.

Keskustelua ei synny.

Lakiehdotukset hyväksytään.

Lakiehdotusten toinen käsittely päättyy.

Asia on loppuun käsitelty.

3) Hallituksen esitys laiksi eräistä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista

Ensimmäinen käsittely
Hallituksen esitys HE 17/2000 vp
Liikennevaliokunnan mietintö LiVM 1/2000 vp

Puhemies: Käsittelyn pohjana on liikennevaliokunnan mietintö n:o 1. Ensin käydään asiasta yleiskeskustelu ja sen jälkeen otetaan lakiehdotus yksityiskohtaiseen käsittelyyn.

Yleiskeskustelu:

¹ **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Kohteliaaseen tapaan kuuluu esitellä mietintö, joka on lyhyt, ytimekäs ja yksimielinen. Mutta kuitenkin, että arvoisat edustajat tietäisivät, mitä tässä nyt ensimmäisessä käsittelyssä sisällöltään päätetään, muutama näkökohta siltä varalta, ettei olisi tullut luettua.

Kysymys on kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista ja neuvoston direktiivin 92/106/Ety kirjaamisesta erältä osiltaan Suomen lainsäädäntöön. Kysymys siinä on rautatie- ja vesitie-kuljetuksiin tukeutuvien yhdistettyjen kuljetusten lisäämisestä vaihtoehtona suorille maantiekuljetuksille. Tällä on hyvin merkittävä ympäristöpoliittinen tavoite, nimittäin vähentää maanteiden ruuhkautumista ja vähentää niin ikään ympäristöhaittoja. Molemmat tavoitteet varmasti ovat meidän kaikkien yhteisessä intressissä. Kun nämä toteutuvat, silloin yleensä myöskin liiken-

neturvallisuus edistyy, elikkä tässä on kolme hyvin jaloa tavoitetta.

Tässä ollaan keinoiksi päättämässä, että yhdistettyjen kuljetusten maantiesuutta vapautetaan kaikista määrällisistä rajoitteista, tiettyjen verojen alentamista toteutetaan ja tiekuljetusten hallinnollista velvoitetta osittaisesti poistetaan. Tässä uskotaan, että näillä keinoilla nämä tavoitteet toteutuvat.

Arvoisa puhemies! Kun asiaa käsiteltiin, ainoat kyseenalaiset asiat tulivat Suomen Kuorma-autoliiton taholta, kun annettiin ymmärtää, ettei lainsäädännöllisin keinoin tulisi pyrkiä muuttamaan eri kuljetusmuotojen luonnollista työnjakoa yhteisön tavaraliikennemarkkinoilla. Tähän todettiin, että tämä on hyvin ortodoksinen pyrkimys ja hyvin ymmärrettävä Suomen Kuorma-autoliiton kannalta, mutta että tässä tapauksessa nämä erityiset syyt, jotka äsken siteerasin, menevät näiden sinänsä ortodoksinen pyrkimysten ohi ja yli, ja sillä tavalla päädyimme yksimielisesti kannattamaan hallituksen esitystä.

Vielä totean, missä meillä Suomessa on yhdistettyjä kuljetuksia, jotka liittyvät kansainväliseen liikenteeseen vielä kaiken lisäksi. Niitähän on suhteellisen vähän. Niitä on Oulusta Helsinkiin ja Kemistä Helsinkiin, niin että Oulun Oritkarissa laitetaan rekat junaan illalla ja ne ovat aamulla Helsingissä. Sitten ne jatkavat tavaroiden viemistä niihin pisteisiin, mihin pitää mennä, mikä menee ulkomaille ja mikä Pääkaupunkiseudulle leviteltäväksi. Viime aikoina on ollut erityisenä pyrkimyksenä rakentaa yhdistelmäkuljetus-terminaaleja, niin että tämä liikennemuoto, tehokas liikennemuoto, entisestään tehostuisi.

² **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa puhemies! Tässä todellakin on tärkeästä asiasta kysymys, minkä ed. Pulliainen tässä alusti. Nimittäin Euroopan unionissahan on näihin yhdistettyihin kuljetuksiin kiinnitetty paljon huomiota. Myöskin sekä suuri valiokunta että ympäristövaliokunta ovat asiaa aikaisemmin käsitelleet, ja nämä on nähty tärkeiksi.

Haluaisin todeta Suomen puolelta sen, että meidän tulisi nimenomaisesti kiinnittää huomiota rautatie- ja maantiekuljetusten yhteensovittamiseen nimenomaan niin, että mahdollisimman paljon raskaita kuljetuksia siirretään rautateille, kiskoille, pois kumipyöriltä.

Edelleenkin vesitiekyseminen: Suomi on tuhansien järvien maa, aivan oikein. Kuitenkin meillä

on kova talvi, jääolosuhteet, ja vesistömmä ovat erityisen herkkät. Tässä haluaisin todeta, että Saimaan kanavan kunnostaminen eikä vain kunnostaminen, vaan kehittäminen, olisi meillä osa kansallista yhdistettyjen kuljetusten edistämistä.

³ **Pekka Kuosmanen /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esitys on hyvä logistiikan kannalta, että ylimääräiset kuormaukset ja ylimääräiset kuljetukset häviävät tällä tavalla pois.

Olisin puuttunut vesitieverkostoon, mikä Suomesta puuttuu tällä hetkellä, eli lähinnä nyt Kymijoen kanavointiin. Euroopassa 25 prosenttia tavarakuljetuksista suoritetaan vesiteitse eli kanavia pitkin. Suomi on todella tuhansien järvien maa. Kymijoen kanavointia on pidetty eduskunnan kanavapuolueen kautta esillä julkisuudessa, ja liikenneministeriön työryhmä antaa vastauksen kesäkuun loppuun mennessä, kannattaako rakentaa Kymijoen kanava. Kustannusarviosta ollaan vähän eri mieltä liikenneministeriön kanssa, koska ymmärrän näin, että he haluavat mahdollisimman korkean kustannusarvion tehdä ja osoittaa, että liiketaloudellisesti tämä ei olisi kannattava hanke. Mutta jos ajattelemme ympäristön kannalta, yhteen lauttaan mahtuu sata rekkaa ja lautta liikkuu yhden rekan polttoainekulutuksen hinnalla. Myös syöttöliikenne Kotkan ja Haminan satamien kannalta on erittäin tärkeää. Nyt Koivistolla Venäjän puolella ollaan rakentamassa omaa satamaa. Jos me menemme Saimaan kanavaa korjaamaan jollain 2—3 miljardilla markalla ja 2013 Saimaan kanavan Venäjän puoleinen osuus ilman korvausta siirtyy Venäjän omistukseen, niin minusta täytyisi eduskunnan hyvin tarkasti harkita, kannattaisiko sittenkin kanava rakentaa omalle maaperälle.

Puhemies: Myönnän vastauspuheenvuoron puheenvuoroon, joka alkoi jo mennä hyvin loitos varsinaisesta käsiteltävästä asiasta.

⁴ **Matti Vähänäkki /sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin kuitenkin todennut kanavakeskustelusta, että Kymijoen kanava on jo todettu liian kalliiksi rakentaa. Suurteollisuus ei ole siitä kiinnostunut. Kanavatoiminta sillä joella on myös, niin kuin muuallakin Suomessa, kannattamatonta, koska se olisi kuusi—kahdeksan kuukautta vuodessa jäässä jne. Se kokeilu, mikä

Saimaan kanavalla on saatu, jatkukoon edelleen korjauksen myötä, mikäli kanavaintoilijoita täällä riittää.

⁵ **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! On erittäin hyvä, että halutaan edistää tällä tavalla kansainvälisiä yhdistettyjä kuljetuksia eri liikennemuotojen kesken. On aivan oikein, että raskaat kuljetukset pyritään ohjaamaan maanteitä kuluttamasta muille kuljetusmuodoille, joissa ennen kaikkea Suomen rautatieverkko on olemassa oleva vahvuus. Sen takia meidän pitäisi niveltää rautatiet, satamat ja kaikki muutkin kehittyvät ratkaisut mielekkääksi logistiikkakokonaisuudeksi. Muun muassa Porissa ja Raumalla on satamakapasiteettia, joka on varsin vajaassa käytössä, ja poikkirata Porista Haapamäen kautta Itä-Suomeen tulisi saada kunnolla siihen kuntoon, että se olisi liikennöitävissä parhaimmalla mahdollisella tavalla, kun kansainvälinen liikenne aikanaan vilkastuu. Pidän hallituksen esitystä oikean suuntaisena.

⁶ **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa rouva puhemies! On todella tärkeää, että meillä on sitten kunnossa välineet kansainvälisten yhdistettyjen kuljetusten suorittamiseen. Silloin rautateiden kunto on erittäin tärkeä asia, että meillä on minne siirtää nämä kontit, eli juuri kiskojen pitäisi olla kunnossa. Tässä kyllä eduskunnan pitäisi budjettipäätöksissään pitää tämä asia mielessä. Se on yksi puoli.

Toinen puoli on, todella aivan oikein, niin kuin ed. Oinonen viittasi, satamat ja satamien toiminta ja se, että meillä on varsin paljon satamapasiteettia tyydyttämään Suomen ulkomaankaupan tarpeet. Tämän huomioiminen ja yhteyksien, nimenomaan kiskoyhteyksien, ylläpitäminen satamiin on erittäin tärkeää. Myös logististen pullonkaulojen, mitä satamissa on, poistaminen on erittäin tärkeä asia.

Arvoisa puhemies! On aina hyvin tärkeää, että puhumme myös vesiliikenteen kohdalla ympäristöllisesti kestävästä vesiliikenteen ja kumipyöräliikenteen yhdistämisestä. Tämä on se asian keskeinen osa, joka liittyy myös vielä Saimaan kanavaan, koska 2013 menee vuokrasopimus umpeen. Meidän pitäisi olla ajoissa neuvottelemassa jatkosta.

⁷ **Seppo Lahtela /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Toteaisin, niin kuin muutkin edustajat ovat

todenneet, että hallituksen ehdotus on hyvä ja erityisesti sinänsä kannatettava.

Pyysin puheenvuoron siksi, että on erinomaisen hyvä asia nähdä, että edustajat Tiusanen ja Kuosmanen ovat löytäneet toisensa vesitiekuljetuksissa ja ovat näitä tukemassa. Kyllä tämä ainakin kaakkoiselle Suomelle, Itä-Suomelle on eduksi ja kunniaksi, sanoisin jopa, siunaukseksi pitkällä aikavälillä, että olette yhdessä ajamassa tätä vesitiereitistöä, kunhan se tapahtuu järjen kanssa ja rahaa säästäten ja Suomen puolella vielä.

⁸ **Osmo Puhakka /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Täällä on hyvin vahvasti näköjään otettu kantaa vesiliikenteen kohdalla Kymijoen kanavaan. Haluaisin tuoda tähän keskusteluun sen, että me puhumme Kymijoen kanavasta tietämättä sen todellisia kustannuksia, jotka ovat ilmeisesti odotettua korkeammat. Me tiedämme suunnilleen Kymijoen kanavan ympäristövaikutukset, mutta mielenkiintoista on täällä, että me olemme tekemässä uutta Vuotosta, koska Kymijoen kanavan suunnitelmat tulisivat tuhoamaan Värälän kylän kokonaisuudessaan. Me puhumme hienoin termein voitosta, kustannuksista ja me tulemme tekemään erittäin suurta haittaa ihmisille ja heidän tulevaisuudenuskolleen pelkällä keskustelulla. Kuulun niihin, jotka kannattavat kanavoinnin suhteen Saimaan kanavaa.

⁹ **Erkki Pulliainen /vihr:** Arvoisa puhemies! Kun puhutaan rautatieverkon kehittämisestä ja nimenomaan yhdistelmäkuljetusten kehittämisestä rautatieverkon avulla, niin totean vain lyhyesti muun muassa ed. Kuosmaselle sen, että se rahamäärä, mikä sen infran rakentamiseen nyt tarvitaan, ja silloin koko Suomi on siinä mukana, saadaan muun muassa siitä, mikä tavallaan säästyy, kun Kymijoen kanavaa ei tehdä.

¹⁰ **Harry Wallin /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Olisin todennut saman, mitä ed. Pulliainen, joka on liikennevaliokunnan puheenjohtaja. Ehkä tässä salissa ei aivan täysin ymmärretä, mistä tässä on kyse. Tällä hetkellä yhdistettyjä kuljetuksia on pääsääntöisesti Pohjois-Suomen ja Etelä-Suomen välillä rautatieliikenteen osalta. Oulussa, Rovaniemellä ja Kemissä rekat lastataan junaan ja ne kuljetetaan Pääkaupunkiseudulle ja päinvastoin. Kun nyt ruvetaan yhdistämään kanava-liikennettä ja rautatieliikennettä, niin sillä ei ole

todellisuuden kanssa mitään tekemistä. Ne ovat kilpailevia vaihtoehtoja. Silloin, kun investoidaan kanaviin, ei ole rahaa investoida rautateihin. Itse kannatan sitä, että investoidaan rautateihin.

¹¹ **Jyri Häkämies /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Suomalaisen satamapolitiikan ongelma on mielestäni ennen kaikkea se, että meillä on liikaa satamia, erityisesti talviaikaan aukipidettäviä satamia. Suomi pärjäisi erittäin hyvin neljällä—kuudella satamalla. Tätä kautta keskittämällä saataisiin irti satamista enemmän hyötyjä. Eli kun virheinvestoinnit ovat kiistatta ongelma, niin silloin tietyksi myöskin Kymijoen kanavakysymyksen tulee suhtautua siitä näkökulmasta, ollaanko tekemässä lisää virheitä. Varsinkin erityisesti siitä syystä, että meidän vientiteollisuutemme ei ole tähän kanavahankkeeseen sitoutunut, näiltä osin näkisin, että se ei olisi oikea suunta.

¹² **Pentti Tiusanen /vas:** Rouva puhemies! Aivan oikein, ed. Jyri Häkämies on täysin oikeassa, että satamakapasiteettia on kylliksi jo nyt. Se on hyvä pitää mielessä, vaikka se ei nimenomaan kansainvälisiin yhdistettyihin kuljetuksiin kuulu, siis tähän ajatukseen, että rekat ja perävaunut tai koko rekkayksiköt kuljetetaan kiskoilla.

Jotta edistettäisiin rekkojen ja maantieliikenteen siirtämistä kiskoille on yritetty muun muassa Pietarista tuoda kiskoitse rekkoja. Olisi hyvin tärkeätä, että tuon tyyppinen toiminta kehittyisi, koska E18 todellakin ja muutkin väylät ovat todellakin erittäin raskaasti liikennöityjä. Myös ympäristöongelma on ilmeinen, monista muista ongelmista puhumattakaan. Näin ollen tämän aktiviteetin tukeminen, mitä VR on muun muassa pyrkinyt osoittamaan, on tärkeätä.

Edelleen, aivan oikein, vesiliikenne ei kuulu sillä tavalla tähän, mutta älkäämme unohtako Saimaan kanavan kehittämistarvetta. Kymijosta totean vain sen, että Kymijoen kanava on ympäristöllisesti kestävä. Se johtuu taas dioksiineista, furaaneista, elohopeasta ja klooratuista hiilivedyistä, joita joen pohjassa on. Se on asia erikseen, tässä on puhemies täysin oikeassa, ja näin ollen siitä puhuttaneen muuten. Mutta yhdistetyt kuljetukset ovat kestävä asia ja Euroopan yhteisen alueella niitä tulee erityisesti kehittää.

¹³ **Matti Kangas /vas:** Arvoisa rouva puhemies! Keskustelu tästä hallituksen esityksestä ja yleensä tieliikenteestä ja kuljetuksista taitaa jakaantua sillä tavalla, missä päin kansanedustajat asuvat: kotkalaiset vastustavat ja muu Suomi ehkä kannattaa. Suomi on syrjässä Euroopasta, joten kuljetukset ovat hyvin tärkeitä niin ihmisille kuin yrityksille ja keskeinen tekijä yritysten kannattavuudelle, pärjäämiselle Keski-Euroopan markkinoilla.

Kannatan Kymijoen kanavointia. Sen rakentamisesta ja ympärivuotisesta käytöstä on tullut uutta tietoa, joka puoltaa sen rakentamista. On selvä etu yrityksille, että sellainen rakennetaan. Myös rautatieliikennettä kannatan. Se ei ole vastakkainasettelua kanavoinnin kanssa, vaan ne tukevat toisiaan ja vähentävät maantieliikennettä. Maantieliikenteen ympäristöhaitat ovat melko suuret ja tienpito maksaa myös paljon. Keski-Euroopassa on vesitieliikenteen merkitys ymmärretty ja siellä sitä kehitetään edelleen. Tästä tulisi hyvä logistiikkaketju: suomalainen vesitieliikenne ja Keski-Euroopan vesitieliikenne. Tästä se etu suomalaisille yrityksille tulisi.

¹⁴ **Pekka Kuosmanen /kok:** Arvoisa rouva puhemies! On itsestään selvää, että meidän täytyy kaikkia kuljetusmuotoja kehittää Suomessa. Siinä mielessä vesitiekuljetukset ovat yksi painopistealue.

Otan esiin rautatiekuljetukset. Nyt mielestäni pitäisi erittäin tarkkaan harkita, kannattaako Riihimäen ohitusta rakentaa ollenkaan, vaan sillä 2,8 miljardin markan rahasummalla olisi ilmeisesti syytä rakentaa väli Porvoo—Kouvola siinä mielessä, että 3,6 miljoonaa tonnia vaarallisia myrkyjä kuljetetaan Lahden kautta Skjöldviikkiin. Ei ole mitään järkeä siinä, kun katsotaan onnettomuustilastoja esimerkiksi viime viikolta, mitä aiheutuu väestölle esimerkiksi Lahden tai Kouvolan seudulla, jos suuronnettomuuksia tapahtuu. Eli myrkykuljetusten painoarvo kuljetusjärjestelmissä pitäisi uudelleen tutkia ja katsoa, että suurkaupunkien ohitusraiteet pitäisi rakentaa. Paljon meillä olisi vielä tekemistä kotimaassakin.

¹⁵ **Harry Wallin /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Toteaisin vain, että olisihan sitä hyvä aina kaikkea kehittää, mutta kun on määrällinen rahamäärä vain käytettävissä, kai sitä sitten kannattaa suunnata siihen, missä se tuottaa parhaiten. Tällä

hetkellä meidän maanteittemme kunto on erittäin huono ja heikkenee nopeasti. Siihen tarvitaan lisää rahaa. Tarvitaan rahaa rataverkon kehittämiseen, Pohjois-Suomen sähköistämiseen, Kerava—Lahti-oikoradan avaamiseen, nopeaan yhteyteen Ouluun Helsingistä. Jos vaihtoehtona on joku Kymijoen kanavointi, niin kyllä minä panen rahani ennemmin rautatierakentamiseen. Tuntuu jotenkin käsittämättömältä, että kun Suomessa puoli vuotta järvet ovat jäässä, täällä harastetaan samalla lailla sisävesiliikennettä kuin jossakin Saksassa.

¹⁶ **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa rouva puhemies! Ed. Wallin oli täysin oikeassa tuossa viimeisessä lauseessaan.

Kun täällä ed. Seppo Lahtela, joka juuri nyt ei ole salissa, katsoi, että edustajat Kuosmanen ja Tiusanen löysivät toisensa, niin hän vähän hahautui siinä. Mutta tässä asiassa, ed. Kuosmanen, olen täysin samaa mieltä, että rautateiden rakentamisessa nimenomaan rannikon suunta pitäisi herättää mieliin. Myös paikalla oleva ed. Vähänäkki on varsin aktiivisesti vuosien ajan tästä asiasta puhunut ja tehnyt esityksiä nimenomaan rannan suuntaisesta radasta Pääkaupunki-seudulta itärajalle. Sieltä puuttuu rata. Syy ovat Krimin sodan jälkimainingeissa, arvoisa puhemies.

¹⁷ **Esa Lahtela /sd:** Arvoisa rouva puhemies! Kyllä me tarvitsemme kaikkia näitä liikenne-
muotoja, joista edellä on puhuttu, niin rautateitä, maanteitä kuin vesiväyliä, eikä niitä pitäisi asettaa vastakkain, koska kaikilla on omat hyvät puolensa. Joissakin tilanteissa on myös perustelut tehdä vesiväyliä. Niin kuin ed. Tiusanen oli huolissaan Saimaan kanavan osalta, siinäkin pitää tutkia se asia, jotta mikä vaihtoehto niistä on edullisin ja pitkässä pelissä kannattava. Kuitenkin ne furaanit ja kaikki ympäristömyrkyt, mitä Kymijoen pohjassakin on, lienee mahdollista ottaa pois, jos uusi kanava tehdään, ja eristää sillä tavalla, että ne eivät välttämättä joudu luontoon ja mereen.

Toisekseen kyllä tutkimusten mukaan, mitä niistä tällä hetkellä on tehty, väitetään, että se valuma eli myrkyt kuitenkin irtautuvat pikkuhiljaa sedimenteistä ja menevät mereen. Kanavan ruopauksen yhteydessä voitaisiin saada ne talteen sillä tavalla, jotta ne eivät menekään Suomenlahdelle.

¹⁸ **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Yhdyn edellisen puhujan, ed. Esa Lahtelan, näkemykseen siitä, että kaikkia eri kuljetusmuotoja tarvitaan, tämä on kokonaisuus. Mutta samalla pitää katsoa kyllä se, mitkä ovat ympäristöystävällisiä, kansantaloudellisesti edullisia kuljetusmuotoja, ja tästä tehdä tiettyjä johtopäätöksiä. Se, että rautatie ei ole pysynyt kilpailussa sillä tavalla mukana kuin haluaisin, johtuu ilmeisesti edelleenkin sen byrokraatiasta, jota osaltaan uudet yhtiöittämiset eivät suinkaan ole poistaneet, vaan lisänneet, näin pelkään. Näkisin, että rautatie on yksi osatekijä tässä. Viitataan edelleen Pori—Haapamäki-rataan, joka nyt on pääosin liikennöimättä. Jos se palautettaisiin liikennöitäväksi, siinä olisi monia vaihtoehtoja, jotka voisivat hyödyntää Pohjanmaan ja Länsi-Suomen liikennereittejä ja satamia.

¹⁹ **Matti Kangas /vas:** Arvoisa rouva puhemies! Kymin kanavointi edistäisi kyllä Sisä-Suomen yritysten kannattavuutta ja yleensä yritysten sijoittumista sinne. Se on ihan selvä etu, samoin rautateitten ja maanteitten kehittäminen. Keski-Suomi on muun muassa jäänyt jälkeen kaikkien näiden liikennemuotojen kehityksessä, niin maanteitten kuin rautateittenkin kehittämisessä. Tämä on mitä parhaita aluepolitiikkaa, että joka puolella Suomessa annetaan mahdollisuus yritysten toimia. Keski-Suomessa on voimakas metsäteollisuus ja metalliteollisuus. Vientiin menevät lähes kaikki niiden tuotteet, ja siksi pitää olla yhteydet ja kannattavat yhteydet maailmalle.

²⁰ **Pentti Tiusanen /vas:** Arvoisa rouva puhemies! Ed. Oinonen, haluaisin teidän puheenvuoronne — ed. Oinonen taisi lähteä — vielä vain todeta sen, että VR-Yhtymä on kaikilla mittareilla erittäin tehokas yhtiö. Tehokkuudesta ei ole pulaa, sitä on. Ongelma on sitä vastoin siinä, että Ratahallintokeskuksen kautta budjetoidut määrärahat ovat viime vuosina olleet edelleen riittämättömiä, vaikka ne ovatkin nousseet siitä hankalimmasta ajasta, joka on ollut 80-luvulla ja 90-luvun alussa, jolloin oli nimenomaan aika, jolloin ei pidetty ratojen peruskunnosta huolta. Tämä on tausta.

Sitten totean ed. Esa Lahtelalle vielä sen, että harva joki maailmassa sisältää pohjassaan niin paljon dioksiineja ja furaaneja kuin Kymijoki, jonka pohjalietteessä lienee sitä noin 18—20 ki-

loa. Tämä on arvioitu laskelma Kymijoki-projektin toimesta. Määrä on erittäin suuri. Suurimmasa dioksiinionnettomuudessa kilo dioksiinia pääsi tuolloin vapaaksi. Dioksiinit ovat pääsääntöisesti puhtaiden kerrosten alla. Se määrä, joka kulkee nyt vedessä, on kuitenkin pieni pieni osa siitä kokonaisuudesta, mikä on siellä alla sedimentoituneena.

Puhemies (koputtaa): Kehotan edustajia käsittelemään tätä ehdotusta nyt hivenen vähemmän polveillen! Seuraava puheenvuoro ed. Puhakalla. Asiaan!

²¹ **Osmo Puhakka /kesk:** Arvoisa puhemies! Jos asiaa on rahoitus, niin siitä kysyisin. Täällä puhutaan tavattoman paljon liikennejärjestelyihin liittyvistä kustannuksista, suunnitellaan rataa Kouvolaan Porvooseen, suunnitellaan uutta kanavaa. Kysyn vaan, onko Saimaan kanava ja sen tulevaisuus sitten monumentti, kun tässä ei ole puhuttu Saimaan kanavan korjauskustannuksista ja käyttökustannuksista mitään.

Olen ed. Wallinin kanssa samaa mieltä, ainakin hänen edellisen puheenvuoronsa perusteella, siitä, että meidän täytyy priorisoida varamme. Eli rautatie ja nykyisin käytössä olevan verkoston uudistaminen ja peruskorjaaminen ovat varmaan liikenteellisesti kaikkein parasta ja taloudellisesti järkevintä.

²² **Harry Wallin /sd:** Kiitän, rouva puhemies, siitä, että palautitte meidät jälleen puhumaan asiasta eli yhdistettyjen kuljetuksien eteen tehdystä työstä.

Kuljetuksista yli 80 prosenttia on pääsääntöisesti pohjois—etelä-suunnassa, ja tämän eteen pitää tietysti tehdä töitä, että rekkoja saadaan pois maanteiltä, Pohjois-Suomesta juniin ja niiden määränpääksi Helsinki ja päinvastoin. Silloin siinä ei oikein tule kyllä valitettavasti vaihtoehdoksi Haapamäki, vaan päärataverkkoa täytyy silloin kyllä kehittää.

²³ **Pekka Kuosmanen /kok:** Arvoisa rouva puhemies! Kun käsitelimme syksyllä pk-sektorille Pohjois-Suomeen annettavia kuljetustukia, tuli esille, että suurteollisuus on erittäin hyvin hoitanut logistiikkapuolen. Pohjoisesta tuleva tavara kulkee erittäin hyvin satamista muualle maailmaan, mutta pk-sektori ei ole pystynyt logistiikkaa järjestämään järkiperaisesti sillä tavalla, että

pk-sektorin tavarat hoidettaisiin yhteiskuljetuksen satamista eteenpäin. KTM on parastaikaa työryhmän kautta järjestämässä tätä asiaa kuntoon Pohjois-Suomessa, mikä liittyy tähän asiaan.

Ed. Puhakka kysyi, millä rahoitetaan isoja hankkeita. Totean, että jos hallitus harjoittaisi parempaa talouspolitiikkaa — viime viikollakin Soneran kurssi putosi 80 miljardia markkaa — niin kaikki nämä tiehankkeet, rautatiehankkeet, kanavahankkeet, olisimme voineet rakentaa kymmenkertaisesti. Tämän tyyppin asioita vanhana yrittäjänä haluaisin tuoda eduskunnan tietoon.

²⁴ **Lauri Oinonen /kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Hyvästä asiasta, jota me kaikki kannatamme, on syntynyt oikein laaja, monitahoinen ja hyvä keskustelu, jossa käydään eri kuljetusjärjestelmiemme luihin ja ytimiin. Tämä on osaltaan ihan hyvä asia. Meillä kaikilla on tahtoa hoitaa tämä mahdollisimman taloudellisesti, edullisesti, ympäristöystävällisesti — nämä kaikki ovat hyviä tavoitteita ja päämääriä — ja samalla löytää semmoinen toimiva kokonaisuus, jossa eri kuljetusmuodot, eri liikennemuodot, liittyvät toisiinsa, niin vesi- kuin kiskoliikenne, maantieliikenne. Tietyltä osaltaan kokonaisuutta sivuaa myös ilmaliikenne, mutta täällä nyt on puhuttu maalla ja vedellä tapahtuvista liikennemuodoista.

Aivan kuten ed. Wallin sanoi, Suomen kuljetuksista pääosa on pohjois—etelä-suunnassa. Suomi on pitkänomainen maa. Maahamme on aikoinaan jo edellistä edellisen vuosisadan aikana suunniteltu rataverkko, joka peruslinjoiltaan pohjois—etelä-suuntaa aika hyvin palvelee. Siinä on aikoinaan ollut paljon viisautta ja järkeä mukana, kun sitä on suunniteltu. Tietysti meidän yhteiskuntammekin on kehittynyt tuon rataverkon suuntaviivojen mukaiseksi.

Vaikka ed. Wallin sanoi, että Haapamäki ei oikein kuvaan sovi, minä ed. Wallinille hieman perustelen, miksi se sopii pohjois—etelä-suuntaisessa liikenteessäkin aivan erinomaisen hyvin mukaan kuvaan. Kun olen viittänyt muun muassa Haapamäki—Pori-rataan, josta vain 40 prosenttia on jonkinlaisessa liikenteessä, muu osa elämysmatkailuliikenteessä tai aivan hohlaan unohtunutta, sanoisin, että jos esimerkiksi rataosa Parkanosta Porin ja Rauman satamiin palautettaisiin jälleen liikenteelle, yhtä kuin rakennettaisiin olemassa olevalle maapohjalle uudelleen, tämä palvelisi tehokkaasti juuri pohjois—etelä-

suunnan liikennettä. Silloin oltaisiin Parkanossa Pohjanmaan pääradan yhteydessä, jos päästäisiin suoraan Porin ja Rauman satamiin. Silloin satamien mahdollisuudet viennille ja tuonnille voisivat olla sanoisinko Väli-Suomessa, jollaiseksi tietyllä tapaa Porin näen Etelä-Suomeen verrattuna. Näkisin, että tällainen kokonaisvaltainen ajattelu, jossa nähtäisiin niitä olemassa olevia infrastruktuurirakenteita, joita meillä jo on, ja niitä kehitettäisiin, uudelleen rakennettaisiin ja hyödynnettäisiin, antaisi meille paljon mahdollisuuksia.

Kun viittasin Haapamäkeen, tarkoitin maan pisintä poikittaisrataa, joka ulottuu Porista Haapamäen kautta Jyväskylään ja Pieksämäelle, mistä pääsee sitten niin Parikkalaan kuin Joensuun suuntaan. Se on olemassa olevaa infrastruktuuria ja voisi osaltaan olla palvelemissa idän ja lännen välisiä kansainvälisiä yhteyksiä kuin myös olemassa olevat yhteydet Haapamäeltä Seinäjoen kautta Vaasaan. Tällä hetkellä on ongelma se, että nuo kuljetukset puuttuvat. Niitä ei kovin paljon nimenomaan tällä hetkellä ole, mutta meidän pitääkin katsoa pitkälle tuleviin vuosikymmeihin. Minä uskon, että silloin niitä on. Ajattelussa pitää olla tuollaisia avaria näköaloja, joissa katsotaan pikkuisen tästä hetkestä myöskin kauemmaksi.

25 Pentti Tiusanen /vas: Arvoisa rouva puhemies! Pääsiäisloma on tietysti tulossa, mutta kuitenkin tärkeä asia on tämä kansainvälisistä yhdistetyistä kuljetuksista oleva hallituksen esitys. Liikennevaliokunnan mietintö n:o 1/2000 on varsin vähäinen tässä kohdin. Todetaan, että yhdytään hallituksen esitykseen.

Toisin vielä yhden asian esille, koska asiaa on aikaisemmin käsitelty jo viime vaalikaudella suuressa valiokunnassa ja myöskin eri valiokunnissa viime vaalikauden aikana, nimittäin EU:n suhteen näihin kuljetuksiin. Sveitsihän on yksi tällainen maa, jonka kautta näitä yhdistettyjä kuljetuksia on pyritty viemään nimenomaan sillä tavalla, että Sveitsin haavoittuva luonto ei kärsisi, eli siirrettäisiin kontit ja rekat kiskoille, eli läpi Sveitsin. Samoin Itävalta on ollut tässä asiassa aktiivinen ja vaatinut tätä. Suomi on kyllä suhtautunut hiukan nurinkurisesti tai vastustavasti tämän tyyppiseen toimintaan. Viittaan siihen, että Suomessa me todella, niin kuin ed. Wallin-

kin totesi, tarvitsisimme itse vastaavan tyyppisiä kuljetuksia myöskin ympäristösyistä, nimenomaan pohjois—etelä-akselilla.

Arvoisa puhemies! Ed. Oinonen viittasi siihen, miten nämä radat ovat vuosisadan saatossa syntyneet. Totean, että Pääkaupunkiseudulta itään ei ole kansainvälistä suoraa yhteyttä johtuen myös historiallisista syistä — viittasin Krimin sotaan — ja nimenomaan se, että Pietarista tulevat rekat voitaisiin siirtää kiskoille, on tärkeä seikka.

26 Harry Wallin /sd: Arvoisa rouva puhemies! Olen täysin samaa mieltä ed. Tiusasen kanssa, että konttiliikennettä Pietarin, Moskovan ja Suomen välillä tulee edelleenkin tehostaa. Ongelma on ollut tällä hetkellä siellä Pietarin ja Moskovan päässä. Konttiterminaalissa asiat eivät luista. Sen takia tämä ei ole yleistynyt. Uskon myös, niin kuin ed. Tiusanen, että tämä on tulevaisuuden mahdollisuus.

Ed. Oinoselle, jonka tiedän olevan lämmin rautatien ystävä, jonka sydän sykkii rautateille, kuitenkin toteaisin, että kolme vuotta olin VR:n pääkonttorilla liikennesuunnittelijana, keskeisellä paikalla. Sen takia aikanaan se ratayhteys loppui, kun eivät yritykset käyttäneet sitä, eli aina pelaavat markkinatalouden lait kuitenkin näissä asioissa.

Yleiskeskustelu päättyy.

Yksityiskohtainen käsittely:

Lakiehdotuksen sisältö hyväksytään keskustelut-ta mietinnön mukaisena.

Lakiehdotuksen ensimmäinen käsittely päättyy.

4) Hallituksen esitys laiksi ehdokkaan vaalirahoituksen ilmoittamisesta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 8/2000 vp
Perustuslakivaliokunnan mietintö PeVM 8/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti keskiviikkona 26 päivänä huhtikuuta pidettävään täysistuntoon.

5) Hallituksen esitys laiksi maa-aineslain muuttamisesta

Mietintöjen pöydällepano
Hallituksen esitys HE 195/1999 vp
Ympäristövaliokunnan mietintö YmVM 3/2000 vp
Lakialoite LA 20/2000 vp

Mietintö pannaan pöydälle puhemiesneuvoston ehdotuksen mukaisesti keskiviikkona 26 päivänä huhtikuuta pidettävään täysistuntoon.

Puhemies: Eduskunnan seuraava täysistunto on tiistaina 25 päivänä huhtikuuta kello 14.

Täysistunto lopetetaan kello 13.43.

Pöytäkirjan vakuudeksi:

Seppo Tiitinen