

Plenum

Torsdag 23.11.2017 kl. 16.00—19.30

5. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 12 § i kollektivtrafiklagen och till vissa andra lagar som har samband med den

Regeringens proposition RP 144/2017 rd

Utskottets betänkande KoUB 20/2017 rd

Första behandlingen

Andre vice talman Arto Satonen: Ärende 5 på dagordningen presenteras för första behandling. Till grund för behandlingen ligger kommunikationsutskottets betänkande KoUB 20/2017 rd. Nu ska riksdagen besluta om innehållet i lagförslagen.

Debatt

17.21 **Mikko Savola kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tässä joukkoliikennelain 12 §:n muuttamisessahan käsitellään Helsingin seudun kuntayhtymän määrittelyä ja HKL:n määrittelyä. Eli tänne tulee kaksi kuntaa lisää liikenteen järjestäjiksi eli kunnallisiksi viranomaisiksi. Tämä laki käsittelee sitä, ketkä voivat kunnallista viranomaistoimintaa harjoittaa ja näin ollen järjestää joukkoliikennepalveluita. Tämä kysymyshän oli varsin ajankohtainen, kun tätä liikennekaarta käsiteltiin tässä salissa joitain viikkoja sitten. Tämä on tietysti sikälikin aiheellinen, että kun tämä liikennekaari etenee, niin tämäntyyppiset kysymykset tulevat vastaan tuolla maakunnassa muuallakin.

Ja erityisesti raideliikenteeseenhan tämä liittyy, kun VR:n monopoli on päätetty purkaa ja nyt sitten tulee uusia tapoja tuottaa näitä joukkoliikennepalveluita tuolla maakunnissa. Eli VR ei tule tulevaisuudessa olemaan enää ainut toimija, joka tuolla liikkuu. En yhtään ihmettele sitä tyytymättömyyttä, mitä ihmisiltä tällä hetkellä tulee raideliikenteen palvelujen suhteen. No, tietysti junat ovat täynnä, ja se on hyvä, pääreitti kulkee hyvin, mutta kun mennään pikkuisenkin sivuun pääreitiltä tai isompien kaupunkien välistä, niin jo alkaa niitä ongelmia tulla. Eivätpä esimerkiksi edustaja Heinosen kotikulmilla ne junat meinaa pysähtyä läheskään kaikilla Hämeen pysäkeillä, ja eipä meinaa pysähtyä kuin osa junista Seinäjoen ja Tampereenkaan välissä, Parkanossa, mitä reittiä itsekin tulee paljon käytettyä — puhumattakaan sitten niistä junista, jotka kulkevat poikittaisyhteyksiä pitkin ja esimerkiksi Haapamäen rataa pitkin, joka kulkee sieltä omienkin kotiseutujeni läpi. [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Herra puhemies! Jatketaanpa täältä puhujakorokkeelta. — Kaiken kaikkiaan tähän meidän joukkoliikenteeseemme täytyy parannuksia saada. Kyllä kun useampia vuosia kunnallislisääjänä on käynyt täällä sitä niin sanottua edunvalvontaa harjoittamassa ja aina näistä rautatieliikenneyhteyksistä, joukkotieliikenneyhteyksistä eri ministereiden ja ministeriön virkamiesten kanssa puhumassa, kuinka näitä liikenneyhteyksiä saataisiin tuolla maaseudulla säilytettyä, niin ollaan aina tultu niitten kysymysten ääreen, että VR:n toimintaa on

Punkt i protokollet PR 123/2017 rd

pikkuisen supistettu vuosi vuodelta. Kun tällä hetkellä esimerkiksi tuota poikittaisliikennettä katsotaan siellä Haapamäen radan varressa, niin siellä kaksi junaparia liikkuu, ja käytännössähän tilanne on se, että sitä rataa ihmiset eivät siinä mittakaavassa pysty käyttämään kuin heidän pitäisi käyttää.

Raideliikenteenhan pitää pystyä palvelemaan ensinnäkin pendelöintiä eli työmatkaliikennettä. Sen pitää pystyä vaihtoyhteyksiä palvelemaan. Sen pitää pystyä palvelemaan paremmin opiskelijoita, että he pääsevät kotiseuduilleen ja käyttämään myös opiskeluihin niitä raideyhteyksiä, koska varsinkin korkeakoulut ovat maakuntakeskuksissa mutta hyvin moni silti haluaa siellä kotiseudullakin käydä useammin kuin vain jonkun kerran vuodessa tai kuukaudessa. Eli tätä joukkoliikennepuolta meidän pitää pystyä kehittämään, ja sen vuoksi uskon kyllä siihen, että tällä raideliikenteen avaamisella pystymme saamaan uusia toimijoita.

Nyt tullaan sitten siihen, mihinkä tämänkin laki liittyy, eli uusien järjestäjäoikeuksien antamiseen. Kyllä ainakin siellä meidän kotiseudullamme odotukset ovat korkealla. Etelä-Pohjanmaan liitto, Pohjanmaan liitto, Pirkanmaan liitto ja Keski-Suomen liitto ovat yhdessä lähteneet selvittämään raidepilottia, jonka myötä kartoitetaan niin toimijoita kuin järjestämistapoja sinne ja jossa pyritään nimenomaan puuttumaan edellä mainittuihin ongelmiin raideliikenteen saavutettavuudessa.

Mahdollisuuksiahan paljon on, ja matkailu on tietysti yksi niistä keskeisistä mahdollisuuksista. Aivan kuten varmasti moni on hyviä uutisia lukenut, niin niille seuduille tulee pian uusia asukkaita Kiinasta, ja matkailijamäärät tulevat aivan varmasti lisääntymään pandojen tulon myötä myöskin näiden ratayhteyksien varrella, joten sen vuoksi pitää myös tästä joukkoliikenteestä pystyä huolehtimaan paremmin ja tarjoamaan niitä edellytyksiä, että niin kansainväliset turistit kuin sitten ihan meidän suomalaiset turistimme pystyvät myös joukkoliikennettä käyttämään matkailuun ja käymään eri matkailukohteissa ilman omaa autoa.

Herra puhemies! Tämä laki on yksi osa liikennekaarta, ja se etenee. Selvitykset etenevät ja neuvottelut etenevät, ja minulla on kyllä se usko, että kyllä tästä hyvä kokonaisuus Suomeen saadaan aikaan, kun aika kuluu ja päästään asioissa eteenpäin.

17.27 Ari Torniainen kesk: Herra puhemies! Tässä salissa on useasti keskusteltu joukkoliikenteen kehittämisestä ja etenkin työmatkaliikenteen mahdollistamisesta eri joukkoliikennekulkuvälineitä hyödyntäen. Tämä hallituksen esitys, tämä lakiesitys, jossa muutetaan joukkoliikennelakia siitä syystä, että Siuntion ja Tuusulan kunnat ovat halunneet, että ne voivat liittyä HSL:n eli Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän toimivaltaiseen alueeseen ja osaksi sitä, on lähtöisin Siuntion ja Tuusulan kunnan toiveista. Omalta osaltani haluan kiittää ministeri Berneriä ja myöskin hallitusta siitä nopeasta reagoinnista tähän asiaan. Siten tämä esityksen kautta ja tämän lain kautta siuntiolaiset ja tuusulalaiset voivat työmatkojaan suorittaa sitten useammalla joukkoliikennevälineellä.

Kun tätä asiaa on käsitelty liikenne- ja viestintävaliokunnassa, niin tämä mietintö on yksimielinen. Se on hyvä asia. Siinä asiantuntijakuulemisessa tuli hyvin selkeästi esille tämä lippu- ja maksujärjestelmien rajapintojen avaaminen. Se tarkoittaa sitä, että yhdellä lipulla voi suorittaa matkaketjun pisteestä A pisteen B kautta esimerkiksi pisteeseen C, vaikka käyttää eri joukkoliikennemuotoa, junaa tai bussia. Sen tulee olla kaiken a ja o, että tähän järjestelmään meillä päästään, mitä laki liikenteen palveluista edellyttää myöskin. Tämä edellyttää nimenomaan sitä, että rajapinnat ovat avoimia, ja erityisesti uudenlaisten matka-

Punkt i protokollet PR 123/2017 rd

ketjuja tarjoavien palveluiden syntyminen vaatii välttämättä rajapintojen avaamista ja niiden hyödyntämisen sallimista.

17.29 Timo Heinonen kok: Herra puhemies! Edustaja Savola pitkässä puheenvuorossaan tätä asiaa hyvin kävi läpi, ja halusin oikeastaan tässä, kun puhutaan nyt raideliikenteen sujuvuudesta, kiittää myös ministeri Berneriä ja ministeri Orpoa siitä, että tässä talousarvion täydentävässä esityksessä viedään eteenpäin myös pääradan raidekapasiteetin parantamista. Se on hyvin oleellinen tässä kokonaisuudessa. Kun raideliikennettä avataan, niin kuten kuin edustaja Savola toi esille, ihmiset eivät ole tyytyväisiä tällä hetkellä VR:n tarjoamiin palveluihin. Tunnin juna miellyttää niitä, jotka pääsevät kyytiin, mutta matkan varrella Hämeenlinnasta, Riihimäeltä ja monesta muusta paikasta tunnin junaan ei pääse kyytiin, ja silloin matkat ovat puolentoista tai kahden tunnin matkoja. Silloin me tarvitsemme näille reiteille lisää toimijoita, ja tämä pääradan välityskyvyn parantaminen helpottaa koko Suomea ja on siinä mielessä tärkeä.

Tämä liikkumisen ja kuljettamisen ketjukokonaisuus, jota ministeri Berner on hyvällä tavalla eteenpäin vienyt, on sitä tulevaisuutta, mitä tarvitaan. Ihmisen pitää voida jatkossa ostaa esimerkiksi mobiilisovelluksella paketti, jossa käytetään sujuvasti erilaisia liikkumisen keinoja. Se voi sisältää taksia, linja-autoa, bussia, vaikkapa ratikkaa, miksi ei laivaan ja lentokoneeseen asti ja niin poispäin. Silloin ollaan siinä sujuvassa liikkumisessa ja vielä toivottavasti niin, että me saamme myös sinne maaseudulle näitä palveluita. Samassa autossa pitää voida kulkea pakettien, lapsien, mummojen ja työssä käyvien. Silloin me olemme sellaisessa liikkumisessa ja kulkemisessa, josta hyötyvät kaikki suomalaiset.

17.31 Antero Laukkanen kd: Arvoisa herra puhemies! Minäkin yhdyn näihin kiitoksiin, mitä tästä esityksestä on sanottu. On hyvä huomata se, että kun Suomi kaupungistuu ja erityisesti pääkaupunkiseutu laajenee kehyskuntiin, niin HSL:n, Helsingin seudun liikenteen, rooli tulee laajentumaan, ja tämä on nyt hyvä suunta ja näyttää tietä sille, miltä tulevaisuus tuntuu.

Täällä edustaja Heinonen pohti hyvin suomalaisen raideliikenteen tulevaisuutta, mainitsi tunnin junan. Oikeastaan tunnin juna on jo vanhanaikainen: meidän pitäisi alkaa puhua Suomessa puolen tunnin junista. Olin hiljattain käymässä Kiinassa, missä ei enää rakenneta juuri mitään muuta kuin luotijunaverkkoa, jolla pääsee jatkuvasti tasaisesti yli 300 kilometrin nopeudella paikasta toiseen. Ajatella, jos meidänkin raidevisiomme 20 vuoden päähän olisi sellainen, että Ouluun ja Rovaniemelle menee muutamassa tunnissa ja Tampere, Turku ja Kouvola olisivat vain muutaman minuutin päässä. Silloin kaikki nämä työpaikka-liikenteeseen liittyvät asiat, työmatka-ajat ja muut, tulisi kerralla hoidettua. Minä väitän, että meillä on vähän liian pieni visio Suomesta tällä hetkellä, joten oikeastaan pääministeri Sipilälle sanon, että ei muuta kuin siivet leveälle ja ministeri Bernerille uutta tuulta purjeisiin ja liikennevisio niin suureksi, että 20 vuoden päästä Suomessakin nämä luotijunat ovat todellisuutta.

17.33 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä hallituksen esitys ja liikennevaliokunnan mietintö ovat hyvä kokonaisuus, mikä osoittaa sen, että joukkoliikenteeseen Suomessa kuitenkin panostetaan.

Se, että Tuusula ja Siuntio pääsevät Helsingin seudun kuntayhtymän toimivalta-alueen sisälle, on hyvä asia ja varmaan auttaa hyvin hyvin montaa työssä käyvää ihmistä ja myös

Punkt i protokollet PR 123/2017 rd

vapaa-aikaa viettäviä perheitä ja niin edelleen. Elikkä tämä on aivan oikea suunta, että liikennettä kehitetään paikallisen tarpeen mukaan. Mutta samassa yhteydessä on nostettava esille myös koko maan liikennetarpeet. Päärataverkko pitää meillä saada kuntoon. Otan vaikka yhden esimerkin, joka ei ole kuin muutaman kymmenen miljoonan euron remontti, ja se on nopea itärata Helsingistä Joensuuhun niin, että se Joensuun puoleinen pää, viimeinen Imatran jälkeinen rataosa, saadaan siihen kuntoon, että siellä voi Pendolinolla liikennöidä täyttä vauhtia, sillä samalla vauhdilla millä ajetaan vaikka Helsinki—Hämeenlinna-väli tai Helsinki—Tampere-väli. Elikkä siinäkin hankkeessa on edetty jo pitkälle: on korjattu rataa, on laitettu kuntoon, oiottu mutkia ja niin edelleen. Muutamasta tasoylikäytävästä on kiinni, että päästään nopeaan liikenteeseen.

Toinen asia: Kulunvalvontajärjestelmä on vielä vanhanaikainen. Siis se on aivan kummallinen juttu, se on vähän sama asia kuin jos kuka tahansa edustajista rakentaisi itselleen hienon talon, mutta katto jäisi tekemättä. Muuten erinomainen asia, mutta jäi pikkusen vajaksi. Samoin tämä Joensuun rata: kaikki on saatu valmiiksi, liikenteelle on edellytykset, mutta sitten parista pikku miljoonasta jää kiinni, että sitä koko kapasiteettia ei voida käyttää.

Lopuksi, arvoisa puhemies, toivon vielä, että kun rataliikennettä Suomessa kehitetään, niin meidän pitäisi nyt tehdä isoja linjainvestointeja, tarkoitan ratkaisevia muutoksia meidän systeemeihimme. Ja iso muutos on se, että meidän pitää saada pohjoisen kautta rata-yhteys Pohjoiselle jäämerelle, ehdottomasti. Sinne on päästävä, koska se on yksi maailman tulevan kasvun suuria kehityskohtia. Se on varma pohjoisessa ulottuvuudessa — millä nimellä sitä aika monessa juhlapuheessa kutsutaan — että pohjoisessa on valtavat malminvarat, öljyvarat, kaasuvarat ja monta muuta. Siellä on valtavaa kasvua odotettavissa lähivuosikymmeninä. Jos Suomi jää tästä kehityskaaresta jälkeen, niin käy huonosti.

17.35 Mikko Savola kesk: Herra puhemies! Edustaja Laukkanen visioi tuonne 20 vuoden päähän raideliikennettä. Joo, luotijunat ja keskuskaupunkien väliset nopeat yhteydet — siinä on paljon mahdollisuuksia, mutta siinä on myös niitä riskejä, joita koetin tuossa omassa puheenvuorossani kuvailla, nimenomaan siitä syystä, että me emme voi unohtaa näitä maaseutupaikkakuntien raideyhteyksiä, emme niitä välipysähdyksiä, mitkä jo pääradan varrella ovat, puhumattakaan niistä muista yhteyksistä, jotka sitten tuolta pääradoilta lähtevät eri suuntiin, ja kyllä se oma huoli on erityisesti näistä Suomen poikittaisliikenneyhteyksistä.

Tässähän joitain vuosia sitten oli EU-vetoinen hanke, johon osallistuivat maakuntaliitot niin Suomesta, Ruotsista kuin Norjasta tästä Keskipohjolan alueelta, niin sanottu Keskipohjolan vihreä kuljetuskäytävä oli tämän hankkeen teema. Siihen käytettiin miljoonia euroja rahaa, ja sen keskeinen teema oli nimenomaan Norjan Trondheimista kulkevat kuljetukset aina tuonne Venäjän rajalle saakka, ja tässä nämä Suomen poikittaiset rautatieliikenneyhteydet kyllä tulivat aivan keskeisinä esiin ja nimenomaan tämä Haapamäen rata, joka on olennainen osa sitä. Siellä pitkän tähtäimen vision tulee olla radan sähköistäminen, koska sähköistäminen mahdollistaa sitten myös niin nämä nopeammat junat kuin uudemman kaluston toimimaan näille raideliikenneyhteyksille. Sitä ennen kuitenkin pitää avoimesti katsoa niitä uusia vaihtoehtoja. Jos VR ei ole halukas toimimaan, niin silloin pitää näitä toimintoja kehittää niiden kanssa, jotka ovat, ja olen siitä hyvin tyytyväinen, että muun muassa maakuntaliitot siltä alueelta ovat yksituumaisesti viemässä asiaa eteenpäin.

Punkt i protokollet PR 123/2017 rd

17.37 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kuten jo omassa puheenvuorossani äsken totesin, niin tämä hallituksen esitys parantaa nimenomaan Tuusulan ja Siuntion kuntien asukkaiden joukkoliikennettä, mutta koska tässä keskustelussa on jo laajennettu koko Suomea koskevaan joukkoliikenteeseen ja sinällään erittäin tärkeään asiaan, että koko Suomesta puhutaan, kuten se yleensä pitää ottaa huomioon, niin tuo pääradan välityskyky on todellakin se iso kysymys eli se, miten siihen saadaan parannusta. Tosiasiassa, kun itsekin tuolta maakunnasta, Lappeenrannasta, junalla kuljen tänne Helsinkiin, yleensä se pullonkaula on nimenomaan joko tuossa Tikkurilan, Pasilan tai sitten tässä aivan Helsingin päärautatieaseman alueella. Siinä yleensä se matka hidastuu, ja toivon, että tätä asiaa halutaan parantaa, niin kuin nyt on myöskin lisätalousarvion kautta ja myöskin tässä budjetin täydennysesityksessä tehty, halutaan parantaa nimenomaan näitä kohtia, ne ovat tärkeitä. Silloin se pääradan välityskyky paranee.

Kaiken kaikkiaan tuo raideliikenteen tulevaisuus tietysti keskusteluttaa hyvin paljon, ja siihen tulee panostaa. Meidän tulee panostaa myöskin siihen rautateiden peruskorjaukseen nimenomaan tuolla koko Suomessa. Edustaja Hoskonen nosti muun muassa tuon Karjalan radan kunnan ja kehittämisen. Itse haluan tuoda sieltä esille, että nyt parhaillaan suunnitellaan esimerkiksi Karjalan radan osuudella Luumäki—Imatra niin sanottua kaksoisraidetta ja se näyttää jäävän vain osittaiseksi kaksoisraiteeksi eli siihen tulee niitä ohituspaikkoja. Toivon, että kun tuo suunnittelu viedään ripeästi eteenpäin, päästään myöskin toteutukseen. Siellä todellakin odotetaan, että se toteutus pääsee käyntiin. Nyt näyttää, että eräseenkin siltaan rakennetaan vaan penkat eikä raiteita. [Puhemies koputtaa] Toivon, että sekin saadaan kuntoon.

17.39 Antero Laukkanen kd: Arvoisa puhemies! Tosiaan tästä poikittaisliikenteestä, josta edustaja Savola mainitsi, jaan kyllä ihan tämän syvän huolen myös. Sitten kun tämä Siuntionkin pysäkki pari vuotta sitten päätettiin lähiliikenteeltä lopettaa, se tuotti sen, että tällainen kasvava alue lähes kokonaan hyytyi. Asuntojen hinnat laskivat, ja siellä oleva yhteisö lakkasi investoimasta siihen omaan alueeseensa, koska heiltä yhdellä ainoalla pienellä teolla vietiin elinvoima. Minusta tällaista ei pitäisi päästä tapahtumaan.

No, sitten yksi näkökulma vielä: seuraava todella merkittävä, kasvava poikittaisliikenne, niin sanottu Kehä IV, tulee olemaan hyvin merkittävä kasvualue, ja pitäisi huomioida tämä Hangosta Kotkaan menevä reitti ja sitten nähdä, että siellä on Kehä viitonon, Kehä kuutonen, ja pitää huoli, että tämä poikittainen liikenne myös toimii.

17.40 Merja Mäkisalo-Ropponen sd: Arvoisa puhemies! Edustaja Hoskoselle kiitokset erittäin hyvästä puheenvuorosta, mutta lisäisin siihen myös poikittaisliikenteen merkityksen Pohjois-Karjalassa Joensuusta itään. Tämä junaliikenne on tärkeä, jos halutaan pitää koko Suomi asuttuna. Siis koko liikenneinfran kehittäminen on toki tärkeää, mutta jos ajatellaan kestäväen kehityksen näkökulmasta, niin junaliikenteen kehittämisestä tulee vieläkin merkittävämpi asia. Ja jos edustaja Laukkasen visio saadaan toteutumaan — siis tulevaisuusvaliokunnan varapuheenjohtajana minä oikeasti uskon siihen visioon — niin voidaan ympäristöä enemmän rasittavasta lentoliikenteestä siirtyä yhä useammin käyttämään ympäristön kannalta terveellisempiä junayhteyksiä.

Riksdagen avslutade den allmänna debatten.

Punkt i protokollet PR 123/2017 rd

Riksdagen godkände innehållet i lagförslag 1—3 i proposition RP 144/2017 rd enligt betänkandet. Första behandlingen av lagförslagen avslutades.