

Plenum

Onsdag 12.9.2018 kl. 14.00—15.57

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till spårtrafiklag och lag om ändring av lagen om transportservice

Regeringens proposition RP 105/2018 rd

Remissdebatt

Talman Paula Risikko: Ärende 3 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

Debatt

14.01 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner (esittelypuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen esityksellä pannaan kansallisesti täytäntöön EU:n neljäs rautatiepaketti ja samalla toteutetaan raideliikennelainsäädännön kokonaisuudistus. EU:n neljäs rautatiepaketti koostuu kuudesta EU-säädöksestä, jotka Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät 2016. EU:n jäsenvaltioiden pitää panna kansallisesti täytäntöön EU-säädökset niin, että rautatiemarkkinoita koskevat vaatimukset tulevat voimaan viimeistään vuoden 2019 alusta alkaen ja tekniset vaatimukset viimeistään kesäkuussa 2019. Näistä syistä uuden raideliikennelain esitetään tulevan voimaan vuoden 2019 alusta alkaen.

Hallituksen esityksen keskeisiä muutoksia voimassa olevaan sääntelyyn verrattuna:

Rataverkon haltijan on sisällytettävä joulukuussa 2019 julkistettavaan verkkoselostukseen ne järjestelyt, joita tarvitaan, että kaikille rautatieyrityksille olisi yhtäläiset edellytykset saada ratakapasiteettia ja rataverkon käyttöoikeus rautatieliikenteen henkilöliikennepalvelujen tarjontaa varten joulukuussa 2020 alkavaa aikataulukautta varten. Toimivaltaisen viranomaisen tulisi suorahankinnan sijasta kilpailuttaa rautateiden henkilöliikenteen julkisen palveluvelvoitteen sisältävät ja julkisista varoista tuettavat uudet rautateiden henkilöliikenteen sopimusjärjestelyt viimeistään joulukuusta 2023 lähtien. Ennen 3. joulukuuta 2019 tehdyt julkisen palveluvelvoitteen sisältävät sopimusjärjestelyt voisivat olla voimassa siihen asti, kun niistä on sovittu.

Rautatieliikenteen harjoittamisen ja rataverkon hallintaan liittyvät vastuut, tehtävät ja näiden valvonta on eriytettävä riittävällä tavalla, jotta kaikille rautatieyrityksille turvataan tasapuolinen pääsy rataverkolle. Rautatiealan sääntelyelimen roolia vahvistetaan rautatiemarkkinoiden valvonnassa. Rautatieliikenteen harjoittajalta edellytettävää turvallisuustodistusta ja markkinoillesaattamislupaa on jatkossa haettava EU:n rautatievirastolta aina useamman EU:n jäsenvaltion alueella tapahtuvaa liikennettä varten, ja vain yhden jäsenvaltion sisällä tapahtuvaa liikennettä varten lupa voidaan hakea joko EU-virastolta tai kansalliselta turvallisuusviranomaiselta. Yksityisraiteen haltijoiden hallinnollista taakkaa kevennetään tarjoamalla mahdollisuus EU-vaatimuksia keveämpään kansalliseen ilmoitusmenettelyyn ja rataverkolla käytettävän kaluston käyttöönottolupamenettelyyn.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Korostaisin, että rautatielainsäädäntö perustuu pääosin EU-lainsäädäntöön, jolloin ehdotettu raideliikennelaki ei sisällä kansallisia lisiä, mutta kun on mahdollisuus kansallisesti tarjota EU-lainsäädäntöä keveämpiä hallinnollisia ratkaisuja, silloin ne on hallituksen esityksessä käytetty hyväksi. Hallituksen esitykseen ei siten sisälly mitään sellaista, joka asettaisi lisävelvoitteita suhteessa EU-lainsäädäntöön taikka hallituksen aikaisemmin hyväksymään ja esittelemään kansalliseen suunnitelmaan kotimaan rautateiden henkilöliikennepalveluiden avaamisesta kilpailulle. Ehdotettu raideliikennelaki kumoaa voimaan tultuaan voimassa olevan rautatielain ja kaupunkiraideliikennelain. — Kiitoksia.

Puhemies Paula Risikko: Sitten mennään puhujalistalle.

14.04 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Tämä vaalikausi on liikenteen osalta ollut melkoista myllerrystä, voisi sanoa, ja uusien tuulien sisään tulemista. On tehty laki liikenteen palveluista, virastorakenne uudistetaan, toimintoja yhtiötetään. Toiset muutokset ovat olleet onnistuneempia ja toiset, voisin sanoa, hyvin huonoja. Ihan kaikki ideat eivät onneksi ole edenneet eduskuntaan saakka.

Ministeri Berneriä haluan kiittää parlamentaarisen liikenneverkoryhmän toiminnasta. Sellaista valmistelua saisi olla enemmänkin koko eduskuntatyöskentelyssä.

Nyt aloitamme käsittelyn hallituksen esityksestä raideliikennelaiksi eli EU:n neljännen rautatiepaketin täytäntöönpanosta. Tämä on todella isoa asia, vaikka esitys aluksi näyttääkin vain tekniseltä.

Minua huolestuttaa tässä esityksessä muutama asia. Toivon, että saamme valiokunnassa työrauhan lain käsittelyyn, ja toivon myös, että hallituspuolueet ovat valmiita muokkaamaan esitystä, mikäli asiantuntijakuulemisissa sille nähdään tarvetta. Suurin huoli liittyy henkilöliikenteen kilpailuttamiseen. Sipilän hallitus on toistuvasti käyttänyt EU:ta tekoosyynä edistää omia ideologisia tavoitteitaan. Ensin yhtiöitettiin Metsähallitus, vaikka EU ei sitä vaatinut. Sitten luotiin hallintarekisteri, vaikka EU ei sitäkään vaatinut. Ja nyt Sipilän hallitus haluaa tuoda pikavauhtia ulkomaalaiset junayhtiöt Suomen raiteille, vaikka EU ei sitä vaadi. Haluankin, että valiokunnassa käymme tarkasti läpi, mitä neljäs rautatiepaketti oikeasti vaatii.

Tekniset kysymykset rautatieturvallisuudesta ja yhteentoimivuudesta laitettiin meillä kuntoon jo viime kaudella ministeri Kyllösen johdolla. Rautatiepaketti ei kuitenkaan velvoita kilpailuttamaan kiireellä, vaan paketti sallii suoraharkinnan jatkamisen esimerkiksi palvelun kattavuuden ja laadun varmistuksiin liittyvistä syistä. Kattavuus ja laatu sopivat minun nähdäkseni erinomaisesti Suomen pitkiin etäisyyksiin eikä ole mitään syytä, miksi nykyisiä sopimuksia ei voitaisi pitää voimassa niiden loppuun saakka.

Arvoisa rouva puhemies! Parlamentaarikko Kyllönen teki tänään kirjallisen kysymyksen komissaarille liittyen suoraharkinnasta luopumiseen. Toivottavasti komissaarin vastaus saadaan myös valiokunnan käsittelyyn.

Huolestuttavaa on myös se, että VR:n pilkkomista ja yhtiöittämistä valmistellaan täyttä häkää työryhmissä, vaikka asiaa ei ole käsitelty eduskunnassa lainkaan. VR:stä irrotettava kalustoyhtiön ansaintalogiikka on edelleen hämärän peitossa. Mitä vapaata kilpailua on sellainen, että raideliikenteen pörriäiset saavat tulla ilman kalustoriskiä ajamaan veronmaksajien kustantamilla raiteilla, veronmaksajien kustantamilla vetureilla ja vaunuilla? Kaiken kukkuraksi arvioiden mukaan liikenteen yksityistäminen ei edes laskisi lippujen hintoja kuin vain aivan suosituimmilla ratayhteyksillä. Suurin osa Suomesta saisi nauttia

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

kohonneista lippujen hinnoista. Suomen raideliikenteen parantaminen ei ratkea ideologisella kilpailutuksella. Liikennöitsijällä ei ole mitään merkitystä, jos rataverkosto ei ole kunnossa. Sekä julkinen että yksityinen toimija voivat hoitaa liikennepalveluita hyvin tai huonosti, mutta se on varmaa, että ulkomaalainen junayhtiö ottaa omansa lippujen hinnoista ja vie voitot Suomen rajojen ulkopuolelle.

Raideliikenteen yhteyksiä, nopeutta ja luotettavuutta pitää parantaa. Näitä ongelmia ei ratkaise se, onko liikennöitsijä yksityinen vai julkinen toimija. Selvityksen mukaan kilpailutus ei tuo hyötyjä ilman kunnollisia investointeja ratojen pullonkauloihin. Tämän takia on hyvä, että parlamentaarinen liikenneverkko työryhmä valmistelee yli vaalikausien ulottuvaa rahoitussuunnitelmaa ja sen laadintaa. On syytä ottaa rauhallisesti. Liikenteessä ei tarvitse olla ylinopeutta eikä tällä työllä kiirettä. Meidän pitää liikenne- ja viestintävaliokunnassa käydä tämä lakiesitys läpi huolellisesti ja myös selvittää kunnolla EU-vaatimukset. Ja syvä toiveeni on, että hallituspuolueet ovat yhteistyökykyisiä, kun lähemme tätä asiaa käsittelemään. Meillä oppositiossa ei ole käsijarru päällä. Me toivomme kuitenkin maltillista ja rakentavaa keskustelua.

Puhemies Paula Risikko: Otetaan tähän debatti. Ajattelen myöskin ministerin aikataulua, niin että nyt on varmasti hyvä saada kaikki evästyksellä liikkeelle. Ja nyt pyydän teitä, jotka haluatte osallistua tähän debattiin, painamaan V-painiketta ja nousemaan seisomaan. — Edustaja Rossi aloittaa.

14.12 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa rouva puhemies! Kiitos edustajalle myös maltillisesta puheenvuorosta, vaikka se ansaitseekin kyllä muutaman kriittisen arvion. Koko tätä raideliikenteen kilpailun avaamista Suomessa on valmisteltu parisenkymmentä vuotta, eli ei tässä kovin kiireestä voi sanoa olevan millään lailla kysymys. Miten se sitten näkyy meillä ensi vuosikymmenellä? Totta kai Valtionrautateilla, VR:llä, on keskeinen rooli tulevaisuudessakin, mutta yhtä kaikki tällä avataan myös mahdollisuus kotimaisille yrityksille, eikä ole ajatus, että tällä avataan nyt sitten rautatiet ulkomaisille yhtiöille.

Jos ei ole kilpailua, niin kuluttajat siitä lopuksi näyttävät ainakin liikenteen puolella maksavan. Tämä näkyy muun muassa Finnairin lippuhinnoittelussa, tämä näkyy kaukomatkojen bussihinnoittelussa. Tietty yhtiöt, jotka ovat tulleet kilpailemaan, ovat myös sitten aikaansaaneet selkeää laskua, ja tavallaan paradoksi on se, että VR:n kannattavuus on parantunut sen jälkeen, kun lippujen hinnat ovat laskeneet, eli junat [Puhemies koputtaa] ovat täynnä. Tässä suhteessa, [Puhemies: Aika!] arvoisa puhemies, kyllä tätä esitystä eduskunnan pitää tutkia ja viedä eteenpäin.

14.13 Ari Jalonen sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä on tosiaan EU-direktiivien täytäntöönpanoa, ja siinä on jonkin verran liikkumavaraa, mutta ei kovin paljon. Voisitko valottaa vähän sitä, missä voisi olla liikkumavaraa, missä ei, että saadaan pohjalle semmoinen tukeva pohja?

Toinen asia, mitä pohdin: Meillä on oma raideleveytemme on erilainen kuin mikä on muussa Manner-Euroopassa. Eihän tämä riskeeraa sitä poikkeusta, minkä me olemme saaneet TEN-T-verkkoihin? Eihän tällä ole mitään riskitekijöitä tämmöiseen isoon asiaan, mikä täällä taustalla on?

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Ja vielä kolmanneksi: Meillä on kalustoyhtiö jo olemassa. Onko se kalustoyhtiö jotenkin mahdollistava tähän meidän omaan raideleveyteemme suhteessa nelosrautatiepakettiin?

14.14 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tilasto näissä liikenteen kilpailutuksissa ja vapautumisessa ei ole mitenkään hyvä. Taksiliikenteen vapautus, jota meidän siis ei olisi ollut pakko tehdä, on nyt siinä tilassa, ettei kukaan enää kysy, oliko siitä jotain hyötyä, vaan lähinnä kaikki pelkäävät siitä koituvia haittoja ja niitä korjataan. Bussiliikenteen vapautuskaan ei ole johtanut mihinkään erityisen hyvään. Se on aiheuttanut saatavuusongelmia linja-autoliikenteeseen eri puolille maata. Kuitenkaan tämä rautatieliikenteen vapauttaminen ei ole yhteismitallinen bussiliikenteen kanssa johtuen siitä, että raidekapasiteetti on rajallinen ja tulee huoli siitä, kuka investoi jatkossa raideverkkoon, kenen toimesta ja kenen rahoilla sinne investoidaan ja kuka siitä odottaa saavansa voittoa.

Perussuomalaisten eduskuntaryhmä on jo vuosia sitten linjannut, ettei rautateiden henkilöliikennettä pidä Suomessa avata kilpailulle. Vaikka EU meidät nyt tähän pakottaisikin, niin mikään kiire tässä ei ole ja mahdollisimman vähän sitä pitää mielestäni avata. Pitää noudattaa Suomen kansallista etua tässä.

14.15 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä lakitekstissä on paljon perusteluita kilpailun avaamisesta ja yksityisten toimijoiden tuomista eduista Euroopassa. Näen aika ongelmalliseksi sen, että tässä verrataan suoraan harvalukuista Suomea, missä 90 prosenttia raiteista on yksiraiteisia. Miksi tässä lakitekstissä ei ole minkäänäköisiä esityksiä mahdollisista haittavaikutuksista, joita myös Euroopan alueella on esiintynyt?

14.16 Sofia Vikman kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun puhutaan raideliikenteen toimivuudesta Suomessa, saati kilpailun avaamisesta raideliikenteessä tulevaisuudessa, kaikista tärkein ja kiireellisin asia laittaa kuntoon on nyt pääradan riittävä raidekapasiteetti, erityisesti välillä Helsingistä Tampereelle. Pääradan ja samalla koko Suomen kannalta on aivan erityisen tärkeää, että tällä välillä on riittävästi kapasiteettia, sillä mitkään lait, säädökset, suunnitelmat paperilla, saati kilpailun avaaminen, eivät paranna palveluita, jos siellä raiteilla ei ole riittävästi tilaa ajaa korkeilla nopeuksilla pitkiä matkoja ja toisaalta palvella lähiliikenteessä tai lyhyemmillä matkoilla ja parantaa myös niitä palveluita. Hyvä, että hallitus on tehnyt kirjaukset tästä yhteyden kehittämisestä nopeammaksi ja riittävän kapasiteetin rakentamisesta. Kysyisin: miten hallitus nyt tällä kaudella vielä kiirehtii tätä niin, että suunnittelu saadaan valmiiksi, [Puhemies: Aika!] jotta seuraava hallitus pääsee rakentamaan?

14.17 Thomas Blomqvist r (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Det är säkert så här vi ska göra, att vi ska öppna spårtrafiken för konkurrens. Jag har ändå några frågor. Redan nu i dag vet vi att på kustbanan stannar alla tåg inte till exempel i Kyrkslätt, och då är min fråga: Hur ska vi i framtiden kunna trygga servicenivån när det blir flera konkurrenter?

Haluan kysyä sitä, miten pystytään takaamaan se, että palvelutaso säilytetään ja sitä toivon mukaan myös parannetaan erityisesti vähemmän liikennöidyillä mutta silti yhteiskunnalli-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

sesti tärkeillä rataosuuksilla? Ja sitten toinen kysymys vielä, mikä minua askarruttaa, on tämä koordinointi sekä eri raideliikennetoimijoiden välillä että myös koko liikenneketjussa. Kuka sen koordinoinnin hoitaa? Miten on ajateltu?

14.18 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyse on siis laajasta, lähes 200 pykälän hallituksen esityksestä, joka korvaisi paitsi nykyisen rautatielain myös 2016 annetun kaupunkiraideliikennelain.

Uskallan ajatella tästä niin, että tässä on valiokunnassa arvioitavaksi useita teknisiä kohtia lupa- ja valvontaviranomaisista ja eri lupien prosesseista. Mielenkiintoisimpia ovat rautatieliikenteen sääntelyelimen itsenäinen päätös- ja valvontavalta sekä ratakapasiteetin jakamisperiaatteet, niin kuin tässä salissa on jo esiin tullutkin.

Raidekaluston osalta esityksessä ei ole muutoksia. LVM:n tiedustelu venäläisen puutarakaluston käytöstä Suomen sisäisessä liikenteessä ei näy laissa, vaan venäläinen kalusto on rajattu vain rajan ylittävään liikenteeseen, kuten nytkin. Kiitän ministeriä erityisesti tästä harkinnasta.

Mutta niin kuin edustaja Kymäläinenkin täällä totesi, tähän esitykseen on kirjattu lukuisa määrä perustelutekstiä kilpailun avaamisesta ja yksityisten toimijoiden eduista Euroopassa. Miten ne ovat perusteltuja, kun me olemme Suomessa 90-prosenttisesti yksiraiteisia?

14.19 Olavi Ala-Nissilä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Voimme iloita siitä, että VR:n toiminta on tervehtynyt ja tehostunut tällä vaalikaudella ministeri Bernerin ollessa ministerinä — sehän ylihinnoitteli itseään ulos — ja samaten Finnairin, Finavian ja niin edelleen.

Mutta eilen oli uutinen siitä, että Turku—Tampere—Helsinki-väylillä raideliikennettä halutaan tehostaa. Nähtiin se tärkeänä. Siis tunnin juna pääradalla on tärkeä, mutta kysynkin siitä, että jotta näistä saadaan hyötyä, niin seudullinen raideliikenne olisi hyvä saada toimimaan, myöskin se. Ei Turun tunnin junasta ole hyötyä, ellei seudullinen raideliikenne toimi. Onko mahdollista saada pilottihankkeita nyt tässä suhteessa, kokeiluja, miten kiskobussit palaavat seutuliikenteeseen ja, kun työvoiman pitää liikkua, miten sillä tavalla saadaan tehostettua toimintaa?

14.20 Tom Packalén ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluaisin kysyä ministeriltä: onko pohdittu, että nämä kannattamattomat rataosuudet kilpailutettaisiin? Kannattaville rataosuuksille kyllä varmasti löytyy hakijoita, mutta kenen vastuulle jäävät kannattamattomat rataosuudet? Jäävätkö ne lopulta sitten veronmaksajien harteille?

14.20 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen esitys perustuu tähän neljänteen rautatiepakettiin, ja siinä on paljon teknisiä yksityiskohtia. Nyt tämä keskustelu on kääntynyt aika pitkälle taas siihen rautatiepoliittiseen keskusteluun, mitä me kävimme jo viime keväänä, ja näin ollen voi todeta, että tavaraliikennehän on avattu kilpailulle jo vuonna 2007. Meillä on joitakin toimijoita, jotka palvelevat teollisuutta, mutta mikä tulee olemaan henkilöliikenteen tulevaisuus? Siitähän on työryhmiä, ja sitä pohditaan, mutta voisiko ministeri tarkentaa, muistanko ihan väärin, että lähiliikennekalustosta on pääkaupunkiseudulla yhteisyhtiö HSL:n ja VR:n kanssa ja VR:llä on yksi-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

noikeus ajaa vuoteen 2023? En ole tästä ihan varma. Sen jälkeen tulevat nämä kunnat ja VR ja valtio pohtimaan, miten joukkoliikenne pääkaupunkiseudulla järjestetään.

Se, mitä tapahtuu muualla maassa, on täysin auki, ja me kaikki tiedämme, että kannattava liikenne on täällä etelässä ja muualla se vaatii yhteiskunnan tukea, jolloin on ihan järkevää, että nyt rauhallisesti pohditaan, miten sen kanssa tehdään. Uskon, että VR hoitaa hyvin kaukoliikenteen, [Puhemies: Aika!] joka ei tällä hetkellä ole kannattavaa.

14.21 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Puheenjohtamani VR:n hallintoneuvosto tyrmäsi selvin sanoin sen, mihin edustaja Taimela tässä aivan oikein viittasi, eli tämän venäläisen kaluston, tavaravaunujen käyttämisen Suomen sisäisessä liikenteessä. Jatkossakin yhdysliikenteessä sitä totta kai käytetään, niin kuin Venäjän federaation kanssa sopimus on. Mutta ei ole pelkoa siitä, että sitä sisäiseen liikenteeseen tulisi, ja tämä oli hyvä näkemys tähän esitykseen.

Mitä tulee sitten yleisesti tilanteeseen: Tässä edustaja Mäkelä esitti, että lippujen hinnat eivät olisi asiakkaille laskeneet esimerkiksi linja-autoliikenteen vapautuksesta. Olen tästä eri mieltä: lipunhinnat ovat laskeneet siitä huolimatta, että joitakin pelotti, että niin ei kävisi. Tämä esityshän on varsin tekninen, mikä nyt on käsiteltävänä, mutta yleisesti ottaen voin todeta VR:n hallintoneuvoston puheenjohtajana, että olen tyytyväinen, että tämä kilpailun vapauttaminen on tehty hyvässä yhteistyössä sekä VR:n että sen henkilöstön kanssa, ja siinä mielessä on yhteinen näkemys siitä, että kun kilpailu avataan, niin se ei vaarana VR:n liiketalousaspekteista tai heikennä VR:n kilpailukykyä. Työntekijäosapuolikin on tähän ratkaisuun käsittäkseni varsin tyytyväinen.

14.23 Ilmari Nurminen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itsekin suhtaudun vähän kriittisesti tähän kilpailun lisääntymiseen, koska me tiedämme, että meillä on hyvin paljon ostoliikennettä, eli miten se näillä harvaanasutuilla alueilla toimii? Ja kuten edustaja Kymäläinenkin toi esille, 90 prosenttia on yksiraiteista.

Mutta itse olisin kiinnostunut kuulemaan, ministeri, teidän näkemystänne nimenomaan pääradan kehittämisestä Helsinki—Tampere-välille. Meillä on tavoitteena tunnin juna, ja tällä hetkellä meillä raidekapasiteetti on niin heikko, että nyt kun nopeuksia on pyritty lisäämään, juna periaatteessa menee jopa Hämeenlinnan ohi ja Akaan ja monen muun. Tämä ei ole kestävä ratkaisu tällä HHT-vyöhykkeellä. Eli millä aikavälillä ja millä toimenpiteillä nyt konkreettisesti me saamme nopeampia junayhteyksiä tälle välille, mutta kuitenkin niin, että se palvelee koko tämän väylän asukkaiden junaliikennetarvetta?

14.24 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän hallituksen esityksen tavoitteena on sääntelyn selkiyttäminen, hallinnollisten velvoitteiden keventäminen ja myös markkinoiden toimivuuden parantaminen. Hallituksen esitys perustuu, niin kuin on tullut esille, pääosin EU-lainsäädäntöön. Tämä hallituksen esitys ei sisällä kansallisia lisiä, mutta missä on mahdollisuus kansallisesti tarjota EU-lainsäädäntöä keveämpiä hallinnollisia ratkaisuja, niin myöskin se on tässä hallituksen esityksessä otettu huomioon, ja toivotaan, että sitä myöskin noudatetaan ja otetaan esille.

Mitä sitten on tullut täällä puheenvuoroissa esille raideverkostosta Suomessa, niin itse toivon, että tämän koko raideverkoston kehittämiseen paneudutaan, ja itse nostan esiin myöskin itäradan ja Kaakkois-, Itä- ja Pohjois-Suomeen suuntautuvan raideverkoston kehittämisen. Se on tärkeitä siellä myöskin elinkeinoelämälle. Ja tosiasia on, että rautatieliikenne

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

kenteessä matkustajien määrä on lisääntynyt viime aikoina lippujen hintojen alenemisen takia ja junat ovat melko täysiä.

14.25 Ville Tavio ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Se ei tässä sinänsä yllätä, että Suomen hallitus ottaa suoraan sen, mitä EU:lta saa, ja että Suomi hyväksyy kansalliseen sääntelyyn puuttumisen EU:n toimin.

Kuitenkin itsessään avoin kilpailu — ja reilu kilpailu — on kannatettava asia. Se on aivan selvää. Mutta syy, minkä takia se on rataliikenteessä niin vaikeaa, on se, että ratainfrastruktuurin, rataverkon ylläpidon maksaa valtio. Se ei ole koskaan kovin kannattavaa valtiollisen talouden näkökulmasta, ja tämä ongelma on tässä, että nyt VR:n pilkkominen on Sipilän hallituksen hyökkäys suomalaista raideliikennettä kohtaan. Hallintoneuvoston puheenjohtajana ollessani hallintoneuvostokin on sen todennut useasti, että Suomi on vertailussa laadultaan, täsmällisyydeltään ja kustannustehokkuudeltaan Euroopan huippuluokkaa. On siksi hyvin surullista, että tämä tuhotaan ulkomaisten yritysten intressien vuoksi.

14.26 Sanna Marin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Raideliikenteen kehittäminen on Suomen tulevaisuuden kannalta kriittinen kysymys. Sillä on iso merkitys niin meidän elinkeinojemme ja työllisyytemme kuin ilmastokysymystenkin näkökulmasta. Tämä nyt käsittelyssä oleva lakikokonaisuus on yksi osa tätä, mutta aivan kuten edustaja Nurminen aiemmin kysyi, myös minä olen erityisen huolissani siitä, miten me nyt varmistamme meidän pääverkkojemme kestävyys ja toimintakyvyn tulevaisuudessa niin, että pääverkot, runkoverkot ovat toimivia.

Haluaisinkin nyt tiedustella, miten te aiotte reagoida tähän tarpeeseen tämän pääradan osalta, erityisesti Helsinki—Tampere-välin osalta. Miljoonan rahoitus nyt tähän suunnitteluun tuli, mutta sehän ei alkuunkaan riitä. Eli onko hallitus nyt jo valmis tekemään toimia sen eteen, että saadaan suunnitteluun se rahoitus, joka siihen tarvitaan? Tämähän hyödyttää ei vain Helsinki—Tampere-väliä vaan myös liikennettä Jyväskylään, Hämeenlinnaan, Vaasaan, Seinäjoelle ja pohjoiseen asti. Eli tämä on iso, iso kysymys.

14.27 Pia Viitanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itsekin halusin tämän puheenvuoron käyttää nimenomaan raidekapasiteettinäkökulmasta ja olisin myös kysynyt pääradan kohtalosta. Siihenhän todella nyt on suunniteltu ensi vuoden budjettiin miljoonan suunnitteluraha, mutta tietenkin tämä suunnittelu pitäisi saada hyvin joutuisasti käyntiin, ja siksi olisi hyvin perusteltua — koska tämä on kuitenkin vilkkain rataosuus koko Suomessa ja koko Suomi siitä hyötyy, laajasti eri maakunnat — tätä miljoonan suunnittelurahaa aientaa jo tämän syksyn lisätalousarvioon, että päästäisiin nyt toimeen, ja siten ensi vuoden talousarvioon varata jo hieman enemmän varsinaista suunnittelurahaa. Ja olisin myös tarkentanut ministerille: voisitteko tuoda esityksen siitä, että jo lisätalousarviossa tämä suunnitteluraha otettaisiin tälle vuodelle käyttöön tässä erittäin merkittävässä, tärkeässä, koko Suomen pääratahankkeessa?

14.28 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On äärimmäisen tärkeää huomata se, kun nyt pannaan tässä tätä Euroopan unionin direktiiviä täytäntöön — ei tässä sen kummemmasta asiasta ole kysymys, tämä salihan näitä hommia on tehnyt jo kaikki viime vuodet ihan aamusta iltaan, voisi sanoa — että tässä kuitenkin ol-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

laan lisäämässä liikennettä rautateille. Se on tietysti maantieliikenteen kannalta aina hyvä asia, kun raskas liikenne siirtyy rautapyörille. On pidettävä tietysti huoli myös, että... En näe siinä mitään riskiä, liiketaloudellista riskiä. Totta kai ne, jotka käyttävät rataa ja valtion kalustoa, maksavat siitä vuokraa, se on itsestäänselvää. Eihän tämä ole mitään hyvän-tekeväisyyttä tai ilmaisipalvelua, se kannattaa kaikkien kriitikkojen muistaa tässä asiassa, ja kun rautateillä liikenne lisääntyy, niin siitä kyllä Suomi hyötyy. Toivon hartaasti, että tässä valtiovalta tietenkin pitää sen kirkkaana mielessä, että varsinkin puukuljetusten kannalta nämä haja-asutusalueilla olevat yksittäiset radat siellä täällä pidetään liikenteessä, koska se säästää valtavasti maantieverkkoa.

14.29 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Itse kuljen joka päivä päärataa tuolta Hyvinkäältä junan kanssa, ja olisin oikeastaan tästä keskustelusta innoittuneena kysynyt, miten tämä voitaisiin mielekkäästi ajatella, jos ajatellaan, että pidettäisiin koko Suomi asuinkelpoisena, että tulisi vähän nopeampia junia myös sille välille, mitä pidemmäksi mennään, koska sitten taas se lähiliikenteen turvaaminen edellyttää, että pysähdytään useilla asemilla, mutta se tietysti vie aikaa. Nyt kun suunnitellaan, on vasta suunnittelurahaa, mutta onko valtiolla jo mietittynä, mistä itse suunnittelun jälkeiset rahat niihin raiteisiin saadaan, koska suunnitteluhan ei vielä ole tuonut yhtään lisäkapasiteettia.

Toinen kysymys, joka koskee myös asuinkuntaani Hyvinkäätä, on tämä Hanko—Hyvinkää-radan sähköisyys. Hanko—Hyvinkää-tiellä on hyvin paljon rekkaliikennettä, ja sen tien ohituskaistat ja muut eivät ole tässä viime vuosina saaneet tuulta purjeisiinsa. Tämä olisi erittäin hyvä lisä teollisuudelle ja yrityksille. Miten tämä hanke etenee?

Puhemies Paula Risikko: Ja vielä mennään vähän toiselle kierrokselle. Vielä kolme puheenvuoroa ja sen jälkeen ministeri vastaa. Nämä kolme henkilöä ovat Rossi, Kymäläinen ja Elo.

14.31 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Palaan vielä tuohon edustaja Myllykosken puheenvuoroon, kun hän sanoi, että hallitus ajaa ideologisesti syistä tätä. Minusta tuntuu, että teillä on ideologinen syy vastustaa tätä. Kaikilla muillakin väylillä meillä liikkuu muitakin kuin valtion autoja ja kulkuneuvoja, joten ei tämän tämän kummempi kysymys sinällensä pidä olla. Valtiolle toki kuuluu pitää huoli siitä, että nämä väylät ovat kunnossa. Itsekin haluan painottaa sitä, että kun Suomessa on tarve yli 60 miljardin euron infrainvestoinnille, niin miten me tämän pystymme hoitamaan, jotta meidän kaikkien ratojen — rata Turkuun, Pohjanmaan rata, Savon rata, Karjalan rata Pietariin, uusi itärata, joka on tulossa — investoinnit pystytään aikaansaamaan. Ketä siellä sitten liikennöi, sen aika näyttää. Nythän me elämme tätä J. V. Snellmannin rataverkon pohjaa aika pitkälle. Siinä on hyvin vähän tapahtunut oikoratauudistuksia, ja tässä mielessä kyllä eduskunnan pitää katsoa avoimella tavalla eteenpäin, ja viranomaisten tehtävä on sitten valvoa, että liikenne myös sujuu oikein.

14.32 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tässä tosiaan toimeenpannaan nyt EU:n ratapakettia. Haluaisin kysyä ministeriltä, miksi tässä tehdään rautatieliikenteeseen säätelyelintä, joka tätä itsenäistä päätöstä ja valvontavaltaa käyttää. Jos olen oikein ymmärtänyt, niin tätä EU ei meiltä edellytä.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Mutta haluaisin vielä viedä tätä keskustelua pidemmälle siltä osin — me varmaan valio-kunnassa sitä pohdimme, mutta miten ministeri näkee asian — voisiko tätä ratakapasiteetin hakuoikeutta liikennöitsijöistä laajentaa vielä. Se tarkoittaa esimerkiksi laivaa ja lastin-antajaa tai muuta rahdin lähettäjää, huolitsijaa, yhdistettyjen kuljetusten harjoittajaa tai rautatiealan koulutuksen järjestäjiä, jolla on erilaisia julkisen palvelun tarjoamisiin liittyviä syitä tai kaupallisia syitä ja joka haluaisi tätä raidekapasiteettia hankkia käyttöönsä.

Puhemies Paula Risikko: Edustaja Elo, ja otetaan sitten vielä Myllykoski.

14.33 Simon Elo sin (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tämä esitys lakina on tosiaan varsin tekninen. Se sinänsä tukee osaltaan tasa-arvoisen kilpailun edellytyksiä raiteilla ja varmistaa, että kaikilla toimijoilla on yhteiset pelisäännöt.

Mutta tähän, mitä edustaja Tavio sanoi: ymmärrän, että hänellä on poliittiset tarpeensa esittää asia näin, mutta kyllä tässä lähdettiin aika lailla pois raiteilta. Eli VR:n hallintoneuvostossa, jota nyt puheenjohtan ja jossa hän oli edeltäjänä, on totta kai edustettuna VR:n johto ja työntekijäosapuoli, ja minun käsitykseni mukaan vaikkapa toiminnanjohtaja Rolf Janssonin tai työntekijäosapuolen näkemys ei ole se, että he olisivat tähän tilanteeseen tyytymättömiä. He ovat nimenomaan sanoneet, että he ovat tyytyväisiä tähän ratkaisuun. Se, mikä tässä kysymyksessä aika väistämättä olisi tullut eteen, tämä kilpailun vapauttaminen jollain tavalla, se on nyt saatu. Tämä kunnioittaa kumpaakin osapuolta, sekä VR:ää, sen intressejä yhtiönä, että sitten työntekijäosapuolten tarpeita, jotka täysin ymmärrän ja joita siniset ovat tässä koko ajan prosessin edetessä tukeneet. Kysynkin arvoisalta ministeriltä: poikkeako teidän näkemyksenne jotenkin omastani tässä suhteessa?

Puhemies Paula Risikko: Ja vielä edustaja Myllykoski.

14.34 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Rossille: Myönnän, täysin ideologisista syistä vastustan. Ja miksikö? Julkinen monopoli, jonka luonnollisesti pitää kuulua yhteiskunnan vastuulle, ei saa olla yksityisen ja ulkomaa-laisen omistuksen käytössä. Niin, me tiedämme sen, kuinka Carunan kanssa on käynyt. Me tiedämme, kuinka Digitan, Destian, muiden julkisten monopolien kanssa on käynyt, kun ne on luovutettu yksityiselle. Kuluttajahinnat ovat nousseet. Ja on aivan luonnollista, että minä vasemmistolaisena kansanedustajana vastustan tätä kehitystä, koska se on kansalais-ten kannalta epäarvoista ja tuottaa ongelmia. Kilpailu on hyvästä, en kiistä sitä tosiasiaa, et-teivätkö lippujen hinnat olisi laskeneet. Kysymys ei ole siitä. Nyt on kysymys vain siitä, että koko rataverkon luovuttaminen yksityiselle taholle olisi virheratkaisu, jolloin päätän-tävalta siirtyisi meiltä kansalaisilta yksityiselle liikkeenharjoittajalle.

Puhemies Paula Risikko: No niin, ja sitten ministeri vastaa. Riittääkö 3 minuuttia?

14.35 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää edustajia heidän palautteestaan ja evästyksistään tämän lain osalta.

Kyseessä on todellakin tekninen EU-direktiivin toimeenpano. Edustaja Jalonen kysyi si-tä, kuinka paljon tässä on liikkumatilaa. Me olemme jättäneet tähän lakiesitykseen oikeas-taan kaiken liikkumatilan olemaan emmekä ole oikeastaan lainkaan käyttäneet hyväksi sitä mahdollisuutta, mikä meillä kansallisesti olisi voinut olla, tuottaa sinne tiettyjä kiristyksiä.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Elikkä tässä jätetään myöskin seuraaville päättäjille kaikki mahdollisuudet auki ja ollaan oikeastaan ihan puhtaasti toimeenpantu tätä sellaisena kuin se on esitetty.

Rautatieliikenteen kilpailun avaaminen, joka on paljon herättänyt keskusteluita: Haluaisin myöskin muistuttaa siitä, että meidän päätöksemme on sellainen, että sitä on mahdollisuus toimeenpanna aina vuoteen 2026 saakka. Elikkä pitkällä ja rauhallisella prosessilla ollaan menossa. Olemme myös sopineet hyvässä yhteishengessä yhtiön ja ammattiyhdistysjärjestöjen kanssa siitä, että tämä toimeenpano käynnistyy vaiheittain ja käynnistyy nimenomaan sellaisesta liikenteestä, jossa valtiolla on osto- ja velvoiteliikennettä, elikkä joka tapauksessa ostetaan se liikenne, ja siinä kohtaa on perusteltua myöskin se, että valtio silloin voi kilpailuttaa ostamansa palvelun. Tämä lienee myöskin veronmaksajan etu, elikkä saadaan paras mahdollinen liikennemäärä siihen veronmaksajan käyttämään euroon.

Kun aikanaan perustelimme tätä rautatieliikenteen kilpailun avaamista, niin perustelimme sitä kolmella keskeisellä asialla: Ensimmäiseksi perustelimme sitä sillä, että valtiolla pitää olla mahdollisuus kilpailuttaa ostamansa liikenne. Toinen asia, jota myöskin käytimme tässä perusteluna, on se, mistä edustaja Ala-Nissilä mainitsi, elikkä haluan myöskin mahdollistaa alueellisen ja seudullisen liikenteen käynnistämisen. Tästä on itse asiassa juuri tänä päivänä lähtenyt kaikkiin maakuntiin kysely siitä, millaisia tarpeita ja tahtotilaa tässä yhteydessä on. Kolmas tähän liittyen on se, että kun meillä on tarvetta tehdä merkittäviä investointeja raideinfraan, muun muassa pääradan kehittämiseen, Turun tunnin junaan tai itärataan, niin silloin on tärkeää myöskin se, että siinä yhtälössä meillä on mahdollisuus myöskin kilpailuttaa se operointi, joka mahdollisesti voi vaikuttaa siihen, minkälaista rahoitusjärjestelmää ja rahoitusmallia pystytään näin isoihin investointeihin järjestämään. Siksikin on ollut tärkeää, että me olemme hyvissä ajoin liikkeellä raideliikenteen kilpailun avaamisen kanssa, jotta me sen kyljessä pystymme edistämään myöskin näitten suurten hankkeiden hankintamenettelyjä ja myöskin sitä, millä tavalla niitä tulevaisuudessa rahoitetaan.

HSL:n kilpailutus alkaa vuonna 2021, ja rautatiesäätelyelin meillä on jo olemassa Trafín sisäpuolella, ja itse asiassa EU tällaista meiltä edellyttää. Elikkä tämä vastauksena pääradan osalta samoin kuin Turun tunnin junan ja itäradan osalta. Näiden kaikkien osalta meillä on menossa tällä hetkellä ministeriössä hyvin detaloituneet vaikuttavuusarviot, arviot siitä, millaisilla rahoituskeinoilla näitä hankkeita voitaisiin käynnistää, jotta näiden osalta myöskin päästäisiin aidosti liikkeelle. Toivon, että meillä todella olisi mahdollisuus tehdä aikaistettuja ratkaisuja näiden hankkeiden edistämiseksi. — Kiitos.

Puhemies Paula Risikko: Nyttén mennään puhujalistalle.

14.39 Sanna Marin sd: Arvoisa puhemies! Raideliikenteen kehittäminen ja Suomen rata-verkon uudistaminen ovat kriittisiä kysymyksiä maamme elinvoimaisuuden, työvoiman liikkuvuuden ja ilmastotavoitteiden näkökulmasta. Tämä on syytä huomioida myös lähetekeskustelussa olevan raideliikennelain ja lain liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta käsittelyssä.

SDP kannattaa raiteilla avointa kilpailua, jossa markkinaehtoisessa liikenteessä open access -periaatteella voidaan kilpailla rinnakkain matkustajista. Emme ole kannattaneet aiemmin esitettyjä malleja, joissa VR:n markkinalähtöinen matkustaja- ja rahtiliikenne olisi laitettu valtio-omistajan toimesta huutokauppaan alueittain luoden alueellisia monopoleja sekä käyttäen VR:n kalustoa. VR ja liikenne- ja viestintäministeriö pääsivät tästä ke-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

väällä sopimukseen, ja nyt on tarkoitus eriyttää VR:n nykyisestä monopolisopimuksesta vain velvoiteliikenteen osana hoidettava Etelä-Suomen HSL-alueen ulkopuolinen lähiliikenne, jonka kilpailutusta varten tarvittava kalusto, huolto ja asemarakennukset eriytetään. Tällä katetaan EU:n neljännen rautatiepaketin vaatimus julkisesti tuetun liikenteen kilpailuneutraliteetista.

Arvoisa puhemies! Valtio rahoittaa omistamansa raideverkon rakennusta ja ylläpitoa satojen miljoonien eurojen edestä vuosittain, esimerkiksi vuonna 2018 noin 600 miljoonan euron edestä. Junaliikenteen käyttömaksuina tästä palautuu noin 50 miljoonaa euroa. Raideliikenne on kaikissa tapauksissa vahvasti julkisesti tuettua toimintaa, jossa valtiolla on erinäisiä yhteiskunnallisia intressejä esimerkiksi joukkoliikenteen kehittämisen, ilmastotavoitteiden saavuttamisen, aluekehityksen ja työvoiman liikkuvuuden osalta. Kun suunnitellaan raideliikenteen kokonaisuutta, on tämä pidettävä mielessä.

Seuraavalla hallituskaudella raideliikenteen kehittämisen on oltava keskeinen ja yhteisesti jaettu tavoite. Tarvitsemme aidosti eteenpäin katsovaa politiikkaa ja kunnianhimoa myös raideinvestointeihin. Suomella ei ole varaa jättää raiteitansa ruostumaan. Tarvitsemme tunnin junat niin Helsingistä Tampereelle kuin Turkuunkin ja raidekapasiteetin, jonka avulla tähän päästään. Esimerkiksi pohjoisen pääradan eli Suomi-radan kehittäminen toisi merkittävät taloudelliset hyödyt niin työllisyyden, elinkeinojen kuin ilmastotavoitteidemme näkökulmasta. Henkilö- ja tavaraliikenteen pääreittimme kunnostamista onkin vauhditettava. Kokonaisuus on sisällytettävä valmisteilla olevaan 12-vuotiseen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, ja asia on otettava seuraavan hallituksen työlistalle. Suunnitteluun tarvittava rahoitus on varmistettava pikimmiten, mielellään jo tällä hallituskaudella. Toivottavasti pääradan kunnostaminen saa vahvan tuen yli puoluerajojen myös tästä salista.

14.42 Paavo Väyrynen kp: Arvoisa puhemies! Kun seuraa Suomessa käytävää keskustelua rautatieliikenteen kehittämisestä, niin tulee mieleen kysymys, että kuvitellaanko, että meitä on 50 miljoonaa eikä reilut 5 miljoonaa ihmistä. Puhutaan erittäin kalliista rautatieinvestoinneista. Esimerkiksi näihin tunnin rautatiehankkeisiin näköjään liittyy Pisara-rata. Se kerrottiin eilisisissä uutisissa. Realismia tähän tarvittaisiin. Myös tämä ajatus, että rautatieliikenne avataan kilpailulle, edustaa samankaltaista mittakaavavirhettä. Totta kai Keski-Euroopan tiheästi asutuilla alueilla rautatieliikenteen kilpailuttaminen on tuottanut ja tuottaa hyviä tuloksia, mutta meillä asukasmäärät ja matkustajamäärät ovat pieniä.

Minulle tämä ei ole ideologinen kysymys, vaan terveen järjen kysymys. On mahdotonta ajatella, että tämän vähäisen rautateiden henkilöliikenteen jakaminen useamman yhtiön hoidettavaksi jollakin tavalla parantaisi tilannetta. Eihän kilpailua välttämättä tarvitse toteuttaa raiteilla. Jo nyt bussiliikenteen tehostuminen on tuonut kilpailua rautateille ja rautatieliikenteen suorituskyky ja kannattavuus ovat selvästi parantuneet, kilpailu on toiminut hyvin. Eli kyllä kilpailu, mikä sinänsä on kannatettavaa, voi toteutua myöskin niin, että muut liikennemuodot kilpailevat rautatieliikenteen kanssa. Suoralta kädeltä olen sitä mieltä, että tämä ajatus ei kerta kaikkiaan ole järkevä. No jos sitten pitää olla raiteilla kilpailua, niin miksei metrolienteeseenkin pitäisi saada kilpailua? Kun siinä on raiteet, ja siinä on monopoli.

Euroopan unioni ei edellytä tätä ratkaisua. Tämä ajatus, että sellaisenaan otetaan Euroopan unionin piirissä syntyneitä päätöksiä Suomessa toteutettaviksi, on tyypillistä suomalaista nöyristelyä. Euroopan unionin päätöksiä täytyy aina soveltaa kansallisesti.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Ministeri Berner on hyvin itsepäinen ja päättäväinen ministeri — siitä hänelle voi antaa tunnustusta — mutta tulokset tahtovat olla huonoja. Taksiuudistus, joka ajettiin aika lailla ruhjomalla läpi eduskunnassa, on ollut virhe. Kela-kyytien ongelmat eivät suoranaisesti siitä johdu, mutta kuitenkin siihen liittyvät. Sitten ministeri on sekoittanut autokaupan autoveropuheillaan ja sähköpyöräkaupan sähköpyöräpuheillaan.

Kaiken kaikkiaan minun mielestäni olisi aihetta, että eduskunnassa pohdittaisiin, nauttiiko ministeri Berner eduskunnan luottamusta. Täällähän on kerätty kannatusta välikysymykselle, jolla pyritään saamaan ministeri Soini vastuuseen puheistaan. Jos jossakin vaiheessa opposition piirissä syntyy ajatus, että ministeri Bernerin luottamus tässä talossa punnitaan, niin tällaista epäluottamusponnista olen kyllä omalta osaltani valmis kannattamaan. Olen tietysti seurannut sivusta, Euroopan parlamentista käsin, hänen työskentelyään, mutta kaiken kaikkiaan siitä on syntynyt sellainen käsitys, että kansanedustajana en kyllä tunne luottamusta hänen toimintaansa kohtaan. Ehkä oppositio jossakin vaiheessa tällaisen epäluottamusponnien esittää.

14.47 Olavi Ala-Nissilä kesk: Arvoisa puhemies! Kuten mainitsin, esimerkiksi Valtionrautatiet oli aika huonossa hapessa tämän vaalikauden alussa. Se oli hinnoitellut itseään ulos markkinoilta. Nyt se on ministeri Bernerin vaikutuksesta saatu toimimaan ja hinnat ovat pudonneet, junat ovat täynnä. Samaten Finnair on parantanut juoksuaan koko ajan, muuttunut tappiollisesta yhtiöstä hyvin toimivaksi. Samaten Finavia, aivan loistavassa kunnossa. Myöskin digitalisaatio etenee, liikenteen digitalisaatio ja liikennepalvelut etenevät aivan uudella tavalla, eikä ole mitään kauppaa sekoitettu Suomessa. Mutta totta kai joitain uudistuksia niiden toteuttamisessa aina pitäisi tehdä, korjausliikkeitä, jos tehdään virheitä.

Puhemies! Yksi hyvin oleellinen kysymys tähän kokonaisuuteen liittyy: se, että valtiovarainministeriössä kyllä pitää löytää uusi asenne, mikäli me aiomme Suomessa liikennehankkeita viedä eteenpäin. Tarvitaan uusia välineitä. Tarvitaan myöskin budjettirahoitusta näihin. Muuten nämä eivät etene. Muuten me puhumme tässä tyhjiille saleille, ellei valtiovarainministeriö liiku tässä asiassa Suomessa lähitulevaisuudessa.

Todella, Turun tunnin junahanke on minusta hyvin tärkeä. Sehän tulee Helsinkiin ja jatkuu Pietariin saakka. Se on eurooppalainen yhteys. Sen suunnittelu on jo menossa varsin hyvää vauhtia. Se on osa tätä Etelä-Suomen tunnin työssäkäyntialuetta. Tällä tarkoitan Turku—Salo—Helsinki, Helsinki—Hämeenlinna—Tampere, Tampere—Loimaa—Turku. Näillä kahdella raiteella voitaisiin ainakin kokeilla pilottina seudullista liikennettä. Siellä on aikanaan ollut hyvin tehokas kiskobussiliikenne.

Varmaan se tarvitsisi alkuunsa myöskin esimerkiksi maakuntien tukea työmatkaliikenteeseen, joka on erittäin tärkeä. Se tietenkin pitää punnita, onko tukea mahdollista antaa, mutta minusta se voisi olla hyvinkin järkevää, jotta se taloudellinen pohja tälle pilotille ja tälle toiminnalle aukeaisi. Eli tämä lainsäädäntö, mikä meillä nyt on esillä, on mahdollistava lainsäädäntö. Me päätämme itse Suomessa, mitä me teemme, mutta minusta sellainen on tärkeä.

14.49 Ville Tavio ps: Arvoisa puhemies! Kun vuonna 2015 VR:n hallintoneuvoston puheenjohtajana aloitin, silloin alettiin toteuttamaan hintojen alentamista ja hintamuunnosta. Tämä oli siis kommentti edustaja Ala-Nissilälle siitä, kun hän kehui tämän Bernerin toimeksi. Olisi kyllä mielenkiintoista kuulla, millä perusteella tämä oli Bernerin toimi, koska

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

ei hallintoneuvosto ainakaan koskaan kuullut, että Berner olisi mitenkään puuttunut siihen toimintaan, niin että kyllä hinnan alentaminen ja hintauudistus ymmärtääkseni olivat ihan VR:n oma toimi. Sitä vähän ihmettelin, että keskusta nyt ilmoitti, että se on heidän oman ministerinsä ansiota. Tämähän ei pidä paikkaansa.

Jo kilpailutuksen lähtökohta on ollut aika omituinen, koska jos katsotaan Suomen raide-liikennettä, siis nimenomaan henkilöliikennettä — edustaja Väyrysellä tiedoksi, että tavaraliikenne on ollut avointa jo aikaisemmin kyllä, [Paavo Väyrysen välihuuto] eli puhuitte koko liikenteestä, ja nyt puhutaan henkilöliikenteen kilpailutuksesta — niin se, mitä on maakuntien alueellisessa liikenteessä, Helsingin lähiliikenteessä ja tämän pääkaupunki-seudun lähiliikenteessä, yhdessä muodostaa jo 85 prosenttia Suomen junaliikenteestä. Ja juuri siitä lähtevänä ajatuksena, että ymmärretään, että näiden kilpailutus on jo oikeastaan hyvin ja järkevällä tavalla asettunut — siis maakunnissa ei ole vielä mutta Helsingin seudulla kuitenkin — oli alun alkaen, että katsotaan, miten nämä toteutuvat, ja sitten pohditaan maakuntien alueellista liikennettä ja maakuntien välistä liikennettä.

Tämä on ollut jostain syystä jollain tapaa ihan periaatteellista keskustalle, jossa ministeri Berner on siis ajanut aivan ihmeellistä mallia, ja siitä se ongelma on muodostunut, koska julkisen talouden ei kannata valtakunnallisella tasolla ottaa vastuuta yksityisten yritysten kalustosta vaan sen sijaan yritysten tulisi investoida itse omaan kalustoonsa. Ja se yrityksen oma investointi ei toteudu tässä kalustoyhtiömallissa.

Edustaja Elolle vielä toteaisin, että VR:n hallintoneuvosto kyllä johdon tuella totesi juuri viime kesänä, että muun muassa tämä pilkkominen ja kalustoyhtiön teko eivät ole lainkaan tarpeellisia vaan myös se maakuntien välinen kilpailutus olisi saatu kyllä muilla järjestelyillä tehtyä. Tämä on hassu tilanne. Kun minä tavallaan haluaisin ehkä perustaa oman lentoyhtiön, niin ostaako ministeri Berner minulle lentokoneen? Siihen ei ole nyt ministeri vastaamassa, mutta tätä minä olen koettanut kysellä.

14.52 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä hallituksen esitys, mikä on nyt käsittelyssä, on rautatielainsäädännön kokonaisuudistus, ja tällä pannaan täytännön EU:n neljännen rautatiepaketin päätökset. Tällä pyritään myöskin keventämään erityisesti yksityisraiteen haltijoiden hallinnollista taakkaa tinkimättä kuitenkin rautatieturvallisuudesta, ja rautatieturvallisuus on äärimmäisen tärkeä asia. Siksi on hyvä, että ensi vuoden budjettiesityksessä on myöskin liikenneturvallisuuteen lisää rahaa osoitettavissa, nimenomaan tasoristeysten poistamiseen. Rautatielainsäädäntö kuuluu hyvin pitkälle EU:n toimivaltaan, joten siinä kansallinen liikkumavara on melko vähäistä, ja tässä hallituksen esityksessä on nyt otettu tämä huomioon.

Tässä keskustelussa on käytetty hyvinkin paljon puheenvuoroja tästä avoimesta markkinoille pääsystä kotimaan henkilöliikenteeseen ja lupaedellytysten kehittämisestä. Mitä tähän asiaan tulee, on keskusteluissa herännyt tietysti suureen rooliin tämä kalustoyhtiö ja se, miten kaikilla kilpailutukseen osallistuvilla rautatieyrityksillä olisi tulevaisuudessa yhtäläiset mahdollisuudet saada kalustoa kilpailutuksen kohteena olevan liikenteen tarjontaa varten. Omasta mielestäni vaunukalustoyhtiö turvaa kuitenkin parhaiten kaikille tuleville mahdollisille rautatieyrityksille yhtäläiset mahdollisuudet saada kalustoa liikenteen harjoittamista varten. Pitää ottaa huomioon, että Suomessa ja muissa EU-maissa on poikkeava raideleveys, ja on kallista, jos sinne uusia vaunuja rakennetaan. Suomen rataverkolle sopivaa vaunukalustoa on erittäin vaikea saada muualta EU-maista, ja siksi kalustoyhtiö on oikeastaan omasta mielestäni ainoa vaihtoehto Suomessa. Ja kyllä myöskin saadaan tuloja

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

sinne vaunuyhtiöön sitä kautta, kun sitten uudet mahdolliset toimijat vuokraavat kalustoa sieltä.

Omasta mielestäni on erittäin tärkeää, että raideverkostoa kehitetään koko Suomessa. Nimenomaan myöskin itäraide on erittäin tärkeä. Tosiasia on, mitä edustaja Ala-Nissilä nosti esille, että normaalin budjettirahoituksen kautta meidän on erittäin vaikea, lähes mahdotonta, saada kaikkea suuria raide- tai maantiehankkeita liikkeelle tulevana vuosina, niitä kaikkia, joita tarvittaisiin. Siksi on uusia rahoitusmalleja kehitettävä myöskin jatkossa.

14.56 Simon Elo sin: Arvoisa rouva puhemies! Rautatielain uudistus on yksi niistä järkevistä ja hyvistä uudistuksista, jotka ovat tämän hallituskauden aikana vihdoinkin menneet eteenpäin — tästä tietysti saa perustellusti olla myös eri mieltä. Uudistuksen myötä suomalaiset saavat yhä parempaa palvelua junaliikenteessä ja useammalla yrityksellä on mahdollisuus toimia tasavertaisesti raiteilla henkilöliikennettä tarjoten. Näkemys on, että kilpailu lisää liikennettä raiteilla ja laskee lippujen hintoja asiakkaille. Niin kävi myös linja-auto liikenteen vapautuksessa, josta siitäkin oikeastaan samat tahot pelottelivat, että niin ei kävisi. Täytyy myös sanoa, että luulisi oppositiopuolue vihreille sopivan myös se, että uudistuksen myötä ympäristöystävällisen junaliikenteen osuus henkilöliikenteestä ennakoitusti kasvaa.

Nyt käsiteltävä hallituksen esityshän on varsin tekninen mutta tukee osaltaan tasa-arvoisen kilpailun edellytyksiä raiteilla ja nimenomaan varmistaa, että kaikilla raideliikenteen toimijoilla on yhteiset pelisäännöt. Tämä hallitus on toiminut siinä mielessä viisaasti, että EU:n lainsäädäntövaatimusten päälle ei ole luotu kansallista lisäsääntöä tai velvoitteita. Niin kuin ministeri Berner toi esille, tässä on pitkä siirtymäaika, joka kattaa myös seuraavan hallituksen toimivaltaa, ja sille ei ole tosiaan tällaisia lisäesteitä laitettu.

Siniset uskovat siihen, että rautateiden monopolin purkaminen on suomalaisen junamatkustajan etu. Etenkin se, että jatkossa maakunnat, niin kuin täällä on todettu, voivat vaikuttaa oman alueensa raideliikennetarjontaan, on pääkaupunkiseudun ulkopuolella asuvien suomalaisten hyväksi. Me haluamme uudistaa inhimillisesti ja turvallisesti. Siksi olemme pitäneet huolta siitä, että kilpailun vapauttaminen tapahtuu hallitusti ja siirtymäajalla. Nimenomaan VR:n hallintoneuvoston puheenjohtajana olen ainakin tyytyväinen siihen, että kilpailun vapauttaminen VR:n ja sen työntekijöiden osalta huomioidaan hyvin reilusti. Käsitökseni on vahvasti se, että nimenomaan VR:n johto ja työntekijäosapuoli ovat tähän ratkaisuun tyytyväisiä. Tätä ovat siniset painottaneet. Kilpailu avataan niin, että se ei vaaranna VR:n liikennesalaisuuksia tai heikennä VR:n kilpailukykyä. Meillä on jatkossakin vahva VR.

Toinen kysymys, mihin haluan, arvoisa puhemies, ottaa hieman kantaa, on nyt julkisuudessa herännyt uutisointi liittyen venäläisten tavaravaunujen käyttöön Suomen sisäisessä liikenteessä. Tällä hetkellä venäläisen kaluston käyttö on Suomen rataverkossa sallittu vain Suomen ja Venäjän federaation välisessä yhdysliikenteessä. Olen tyytyväinen siihen, että — toisin kuin jossain vaiheessa käsitykseni oli — liikenne- ja viestintäministeriö on mediaankin todennut, että tällaista esitystä, että muutettaisiin tilannetta ja päästettäisiin meidän sisäiseen liikenteeseen venäläiset tavaravaunut, ei liikenne- ja viestintäministeriöltä tule. Tämä on erittäin hyvä uutinen, johon VR:n hallintoneuvosto jo ennakoitusti otti kantaa, eli katsoimme, että on paljon perusteita sille, että tätä vapautusta tältä osin ei tule. Tässä on monia näkökohtia, arvoisa puhemies, muun muassa turvallisuusnäkökohdat. Sen lisäksi, että nämä vaunut, joita Venäjällä käytetään, ovat paljon halvempia kuin Suomessa

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

— mihin tietysti metsäteollisuus on kiinnostuksensa osoittanut — niin niitten turvallisuusstandardit eivät täytä niitä EU-standardia, joita tietysti esimerkiksi Suomessa käytetään, ja ne kuluttavat tutkimusti raiteita enemmän kuin suomalaiset vaunut. Todennäköisesti pitäisi käyttää raiteiden kunnossapitoon enemmän rahaa. Mutta olen tosiaan tyytyväinen siihen, että liikenne- ja viestintäministeriö tämän ajatuksen on kuitenkin lopulta tyrmännyt.

Ymmärrän sen, että metsäteollisuus on toivonut mahdollisuutta käyttää venäläisiä puutavaravaunuja suorien kuljetusten lisäksi maan sisäisiin kuljetuksiin siksi, että ne nimenomaan ovat halvempia, niin kuin mainitsin. Kyllä VR:llä on täysi mahdollisuus ja tahtotila tuottaa lisää vaunuja Suomessa ja suomalaisen VR:n käyttöön ja sitä kautta myös tukea suomalaista metsäteollisuutta ja sinänsä hyvää asiaa eli kasvanutta puun kuljetusta ja sitä kautta kasvanutta tarvetta näille vaunuille. Mutta kyllä oli vahva pelko erityisesti työntekijäosapuolella hallintoneuvostonkin kokouksessa siitä, että jos tällainen esitys olisi oikeasti viety eteenpäin ja jos siihen olisi jopa poliittinen tahto ollut, että sisäiseen tavaraliikenteeseen tulisivat nämä venäläiset vaunut, niin se olisi käytännössä tarkoittanut suomalaisen tavaravaunutuotannon loppumista jollain aikavälillä. Eli pelko oli täysin aiheellinen, ja siksi hallintoneuvosto katsoi, että tähän täytyy ottaa vahvasti kantaa, ja julkisuudessa tämä nyt on käsitelty. Olemme ymmärtäneet hallintoneuvostossa käymiemme keskustelujen perusteella, ettei minkäänlaista poliittista tahtoa ole tämän kysymyksen avaamiseen, vaan jatkossakin yhdysliikenteessä Suomen ja Venäjän federaation välillä käytetään näitä vaunuja, mutta ei Suomen sisäisessä tavaraliikenteessä.

15.01 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Aivan kuten edustaja Elo omassa erinomaisessa puheenvuorossaan äsken sanoi, tämä vaunuasia pitää hoitaa meidän niin, että Suomessa käytetään vain suomalaisia vaunuja. Ymmärrän sen, että Suomen ja Venäjän välisessä tavaraliikenteessä totta kai Venäjältä esimerkiksi puutavara tulee venäläisessä vaunussa ja ne puretaan jonnekin tehtaalle ja sitten vaunut lähtevät takaisin Venäjälle. Aivan normaalia toimintaa, joka perustuu pitkäaikaisiin sopimuksiin.

Mutta kannattaa kiinnittää huomio tässä junarataliikenteessä siihen, että Suomessahan on oma Transtechin Otanmäen firma, ulkomaisten omistama toki mutta myös suomalaisten osaomistama, joka tuottaa erinomaista vaunukalustoa ympäri maailmaa myytäväksi, Eurooppaan ja myös Suomeen. VR on käyttänyt niitä vaunuja paljon ja toivon mukaan jatkossakin käyttää. Eli meillä on silläkin puolella valtavasti osaamista, ja nyt voisi toivoa sitä, ja ihan vakaasti toivon sitä, että tämänkin lain käsittelyn yhteydessä liikennevaliokunta keskustele siitä, että rataverkon kehittämiseen aidosti tulevaisuudessa panostetaan lisää varoja, niin että etsitään uusia rahoituskeinoja, aivan niin kuin tieinfran isojen runko- ja kantateiden korjaamiseen tai uusien rakentamiseen, jotta saadaan vapautettua näitten olemassa olevien ratojen ja teiden hoitoon sitten tätä muuta varallisuutta. Muutenhan me olemme siinä tilanteessa, että kun rataverkko rapistuu ja maantieverkko rapistuu, menetämme koko ajan sen hyödyn, mikä sillä mahdollisella lisääntyvällä liikenteellä yhteiskunnan kannalta olisi.

Varsinkin kun ilmasto lämpenee ja ne talvet eivät ole enää pitkiä ja samana talvena voi olla kymmenen kappaletta vesisateita ja kymmenen kappaletta valtavia pakkasia, jolloin tiestön ja junaradan runko joutuu todella kovalle koetukselle, niin tämän takia me joudumme tekemään korjaustöitä enemmän kuin aikaisempina vuosina. Tämä pitäisi liikennevaliokunnassa huomioida nyt tätäkin lakia käsiteltäessä, ja kun seuraava hallitus ohjelmaansa kirjoittaa, siihenkin ohjelmaan soisi tulevan sellaisen tekstin, että kun tämä hallitus on

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

käyttänyt lähes miljardin hoitovelan umpeen kuromiseen, niin se sama suunta jatkuisi ja jopa paranisi seuraavan nelivuotiskauden aikana, koska jos me haluamme tämän maan kansantaloutta pitää pystyssä, se tarkoittaa, että liikenneverkkojen pitää olla kunnossa.

Lopuksi, arvoisa puhemies, vielä se, että kun sähköistetään ratoja tässä maassa, niin kannattaisi siinäkin paneutua siihen, että jos nämä isomman liikenteen rataosuudet kaikki sähköistettäisiin, niin onko se sitten ympäristöteko vai eikö ole. Tärkeää on huomata sekin, että kun dieselvetureilla vedetään joitakin junia vielä edelleen ja paljonkin junia Suomessa, niin ei sekään nyt mitään ympäristöä saastuttavaa ole. Ruvetaan käyttämään niissä sitten biopohjaista dieseliä. Ei siinä mitään sen kummempaa tapahdu. Meillä on hyvä dieselveturikalusto olemassa, ja jos ei ole oikein hyvä, niin kehitetään sitäkin. Siihenkin meillä taito löytyy. Onhan näitä vetureita ennenkin tässä maassa tehty.

15.04 Pia Viitanen sd: Arvoisa puhemies! Kaiken kaikkiaan tietenkin raideyhteyksien kehittäminen on tärkeää siksi, että ihmisillä olisi hyvät liikkumismahdollisuudet, mutta myös koko maan esimerkiksi asuntopoliittisten näkökulmien kannalta, työllisyysnäkökulmien kannalta, kaiken tämän näkökannalta on hyvin tärkeää, että raideliikenne pelaa, samoin tietenkin nämä ympäristökysymykset.

Puhemies! Haluan vielä palata tähän raide-, rataverkkokeskusteluun siinä suhteessa, että pidin merkittävänä sitä, että äsken ministeri Berner vastauksessaan kysymykseeni lisätalousarviosta ja siitä, voidaanko suunnittelurahaa aientaa jo tässä vaiheessa lisätalousarviovaiheeseen, totesi, että ministeri toivoo, että mahdollisia aiennuksia, aiennettuja ratkaisuja on mahdollisuus tehdä rahoituksen osalta. Minusta se oli tärkeä linjanveto, joka tavallaan kuvastaa nyt erityistä terveistä sinne hallitukselle päin. Kun käynte lisätalousarvioriiheen ja laaditte seuraavaa, niin olisi tärkeää, että tämä linjaus, minkä ministeri äsken toi esiin, että hän toivoo, että olisi mahdollista tehdä aiennettuja ratkaisuja rahoituksen suhteen, saataisiin myös mukaan jo tähän lisätalousarvioon. Ja kuten sanottu, jotta se suunnittelu pääsisi kunnolla käyntiin, niin se edellyttäisi jo ensi vuoden talousarvioon näitä merkittävämpiä suunnittelurahoja — puhumme siinä kyllä useammasta miljoonasta eurosta, ehkä paristakymmenestäkin — ja tietenkin myös pitkäjänteisen suunnitelman tästä eteen päin kaiken kaikkiaan.

Tampere—Helsinki-välihän tällä pääradalla on se hyvin vilkkaasti liikennöity, ja siksi se alle tunnin juna tarvitsee kolmannen raiteen. Katsoin tuossa noita tunnuslukuja, vilkkaain ratayhteys 4,5—6,6 miljoonaa matkustajaa per vuosi, eli se on kyllä huikean iso summa ja palvelee monen suomalaisen ihmisen elämää toteutuessaan jossain vaiheessa kaikinensa.

Tähänhän, puhemies, liittyy sitten se tärkeä havainto Euroopan unionin suunnasta, eli tavallaan tämä Suomi-rata, päärata, tulisi saada kirjattua selkeästi sinne TEN-T-ydinverkko-käytävä-statukselle. Tämä olisi myös tärkeä, koska sitä kautta näin tapahtuessa olisi mahdollista tähän saada myös rahoitusta.

Tämän minä halusin tuoda esiin. Hanke on tärkeä, ja pidin erittäin myönteisenä nyt sitä vastausta, mikä tähän lisätalousarviota koskevaan kysymykseen tuli, eli oletan, että nyt sitten hallituksessa pohditaan sitä, että tätä suunnittelua vielä aiennettaisiin ensi vuodesta tälle syksyille.

15.07 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Pakko sanoa, että tässä keskustelussa on erilaisia särmii mutta kaikki haluavat ajaa nopeata junaa — se on ihan hyvä, mutta

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

toivoisin, että voitaisiin keskustella muustakin kuin siitä, että vaan rakennetaan uusia raitteita toisen raiteen viereen. Pitäisi kokonaisvaltaisesti pystyä katsomaan, kuinka me maantieteellisesti hyödynnämme niin itä- kuin länsiliikennettä. Otan nyt tässä satakuntalaisena esimerkiksi Pori—Haapamäki-radon, jonka investointi olisi noin 300 miljoonaa. Samalla se ratkaisisi esimerkiksi Tampereella koko asema-alueen ratapihan siirron kustannukset, jotka ovat 900 miljoonaa euroa. Se voisi poistaa jopa Seinäjoki—Vaasa-kaksoisraiteen rakentamisen, kun me saisimme tavaraliikenteen pois pääraiteelta. Meidän pitää avata tätä omaa katselukantaamme siten, että pohditaan uusia mahdollisuuksia, tehdään taloudellisia laskelmia siitä, miten me voimme parhaiten hyödyntää sitä, että meidän elinkeinoelämällemme on mahdollisuudet kuljettaa tavaroita sieltä, missä niitä tehdään, satamiin, mistä ne viedään ulos — kuinka se tehdään järkevämmiin. Ei ole järkevää pelkästään se, että meillä tavaraliikenne seikkailee henkilöliikenteen kanssa samalla raiteella. Silloin tulee helposti se johtopäätelmä, että me pääsemme tunnissa perille vain sillä tavoin, että rakennamme toisen raiteen, kun voitaisiin miettiä keinoja, joilla voidaan se tavaraliikenne saada sieltä toiselta raiteelta pois niin, että tämä palvelee henkilöliikennettä joko sitten Turusta Helsinkiin taikka pohjoisesta, kun EU suhtautuu positiivisesti ja valtiolta on positiivisesti lähtenyt ajamaan sitä asiaa, että me saamme TEN-T-verkkoa, joka ulottuu edemmäksi kuin vain Tampereelle, pystysuunnassa vielä pidemmälle. Pitää uskaltaa avata hyviä ajatuksia eikä vain typertyä siihen omaan, alueen helpoimpaan ratkaisuun: rakennetaan yksi raide lisää tälle retkelle.

Ja edustaja Hoskoselle: Hyvä avaus. Kannatan sitä, koska meillä on tässä maassa LNG-osaamista moottorivalmistajien osalta, huippua Vaasassa. Me voisimme koettaa, esimerkiksi juuri tässä itä—länsi-liikenteessä, tuottaa rataverkon, jota ei sähköistettäisi, vaan se olisi LNG-vetureilla tehtävää liikennettä. Päästöt vähenisivät.

Mutta, edustaja Elo, täytyy sanoa vähäpäästöisestä henkilöliikenteestä, että olen pikkuisen ollut pöyristyksissä siitä, että tällä hetkellä dieselveturien verotus on edullisempaa kuin sähköveturilla ajamisen. Se on jotenkin niin ristiriidassa Suomen liikennepolitiikan [Puhemies koputtaa] ja ympäristötavoitteitten kanssa. [Simon Elo: Ihan hyvä huomio!]

15.10 Sanna Marin sd: Arvoisa puhemies! Itse pidän kyllä välttämättömänä sitä, että näiden keskeisten isojen kaupunkien tärkeimmät raideyhteydet saadaan kuntoon. Ne ovat tällä hetkellä niin hävyttömän huonossa kunnossa, että esimerkiksi Tampere—Helsinki-välin raideyhteyden kulkemiseen, joka vielä joitakin vuosia sitten sujui puolestoista tunnissa, menee matka-aikaa tällä hetkellä noin kaksi tuntia. Tämä on häpeällistä. Kyllä meidän pitää saada nämä isot pääväylät kuntoon, niin tämä päärata, Helsinki—Tampere—pohjoinen, kuin sitten myös Helsinki—Turku-väli, eikä näitä missään nimessä myöskään pidä laittaa vastakkain, vaan molemmat hankkeet tarvitaan.

Nämä ovat kuitenkin ison mittaluokan isoja investointeja, siitä ei päästä yhtään mihinkään, ja tässä salissa ovat tänäänkin tulleet esiin nämä erilaiset innovatiiviset rahoitusratkaisut, joilla näitä isoja investointeja sitten voidaan rahoittaa. Haluaisin kuitenkin sen verran tuoda malttia näihin innovatiivisiin rahoitusratkaisuihin, että tietenkin meidän pitää tarkastella kunkin hankkeen rahoitusmahdollisuuksia mutta kuitenkin sillä tavalla, että ne tulevat kokonaistaloudellisesti mahdollisimman edulliseksi. Eli ei tehdä sellaisia ratkaisuja, jotka lyhyellä tähtäimellä näyttävät edullisemmilta — ehkä meillä poliitikoilla voi olla kiusausta niihin tarttua — mutta jotka sitten pitkällä aikavälillä maksavatkin moninkertaisesti siihen nähden, mitä ne julkisesti rahoitettuina olisivat olleet. Nyt peräänkuulutan malttia,

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

toki kunnianhimoa, visionäärisyyttä — sitä tarvitaan. Nämä runkoverkot pitää laittaa kuntoon, mutta tehdään se myös rahoituksen osalta sillä tavalla järkevästi, että veronmaksajat eivät joudu maksamaan ainakaan liikaa näistä isoista investoinneista.

15.12 Riitta Mäkinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Puhun nyt lyhyesti. Nostan vielä kertaalleen esille kaksi asiaa.

Minä esitän ensinnäkin huolenaiheeni koskien tämän raideliikenteen kehittämistä keskittyen lähtökohtaisesti pääkaupunkiseudun tarpeiden huomioimiseen. Viitaten näihin edellisiin puheenvuoroihin en missään tapauksessa halua kiistää näiden tarpeiden merkitystä, mutta samalla haluan myös tuoda esille, että etenkin tämän päärataverkoston tulee olla kattava valtakunnallisesti sen kokonaistarpeet huomioiden.

Keski-Suomen kansanedustajat ovat laatineet yhteisen kannanoton koskien miljoonan euron suunnittelurahan kohdentamista. Me esitämme, että sen tulisi pitkäjänteisesti sisältää myös Tampereen—Jyväskylän välisen kaksoisraiteen suunnittelu. Täällä tähän asiaan on viitattu aiemmissa puheenvuoroissa, kun olemme keskustelleet nimenomaan siitä, että myös näiden keskeisten kaupunkiseutujen saavutettavuus pitäisi turvata. Kannanottomme tullaan tämän tiimoilta toimittamaan myös hallitukselle. Olemme ilman muuta huomioineet näitä asioita pohtiessamme myös näitä esille nostettuja yleisiä raideliikenteen kehittämiseen liittyviä periaatteita.

Toiseksi esitän huoleni koskien nyt suunniteltua henkilöliikenteen kilpailutusta. Vaikka esitys perustuu EU-lainsäädännön ja sen direktiivien toimeenpanoon ja sisältää pääosin teknisiä muutoksia, kyse ei ole vain siitä. Meidän on kansallisesti pidettävä huoli, että myös niin sanotusti kannattamattomiksi yhteyksiksi nimettyjen henkilöliikennevuorojen määrä, niiden käyttäjähinta ja laatu eivät saa ainakaan heikentyä nykyisestä. Tämä on merkittävä asia myös muun maan elinkeinoelämän, työssäkäynnin ja henkilöliikenteen turvaamisen kannalta.

Olen vahvasti myös sitä mieltä, että tälle harkitsemattomalle kiirehtimiselle ei ole nyt perusteita eikä tarvetta. — Kiitos.

15.14 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Tänään käyty keskustelu raideliikenteen kehittämisestä on äärimmäisen tärkeä asia, ja sitä on hyvä jatkaa myös tulevaisuudessa.

Tällä hallituksen esityksellä pantaisiin kansallisesti täytäntöön Euroopan unionin neljäs rautatiepaketti kokonaisuudessaan, ja täytäntöönpano tehtäisiin säätämällä uusi raideliikennelaki, joka korvaa voimassa olevan rautatielain sekä kaupunkiraideliikennelain. Nyt täytyy kuitenkin muistaa, että tämä jälkimmäinen laki on käsitelty tällä vaalikaudella ja se on ehtinyt olla voimassa vasta kaksi ja puoli vuotta, joten näyttää siltä, että edes hallitus ei itse pidä omia aiempia esityksiään enää ajanmukaisina. Tämä kertoo mielestäni jotain Sipilän hallituksen toimien pitkäjänteisyydestä myös yleisemmin.

Voimassa olevaa rautatielakia on muutettu neljä kertaa, ja jokainen annetuista muutoslajeista on liittynyt Euroopan unionin lainsäädännön täytäntöönpanoon, ja tämä on esimerkiksi siitä, kuinka Euroopan unioni vähitellen askel kerrallaan säilyttää jäsenmaille yhä uusia säädöksiä asioissa, jotka voitaisiin pitää kansallisessa päätösvallassa.

Arvoisa puhemies! Rautatiealan lainsäädäntöä on kehitetty Euroopan unionissa asteittain, ja samalla erilaisten vaatimusten määrä on kasvanut. Esimerkiksi rautateiden kehittämisestä annettu neuvoston direktiivi edellytti sitä, että rautatieliikenteen harjoittaminen ja rataverkon hallinnointi oli eriytettävä toisistaan. Tällä hetkellä tilanne on se, että rautatie-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

alan lainsäädäntö perustuu Suomessa ja muissakin EU-jäsenvaltioissa pääosin unionilainsäädäntöön.

Arvoisa puhemies! Jäsenvaltioilla on nykyisin hyvin vähän puhtaasti kansallista lainsäädäntöä. Suomen rautatielaki on pääosin unionilainsäädännön täytäntöönpanolaki, kuten tässä hallituksen esityksessäkin myönnetään. Kansallisen edun toteutumista esityksessä ei liiemmälti huomioida. Eduskunnan tulee siksi varmistaa kansallisen etumme toteutuminen tätä lakia säädettäessä.

Arvoisa puhemies! Yhdyn tässä täysistunnossa esitettyihin näkemyksiin siitä, että varsinkin pääradan kuntoon ja kapasiteettiin tulee kiinnittää jatkossa aivan erityistä ja ripeää huomiota tietenkään unohtamatta myöskään maan poikittaisliikenteen sujuvuutta, kuten edustaja Myllykoski tässä edellä totesi. Varsinkin tiheä ja nopea junayhteys Helsingin ja Tampereen välillä edistäisi huomattavasti koko muun läntisen Suomen yhteyksiä pääkaupunkiseudulle, muun muassa Vaasasta, Seinäjoelta ja Jyväskylästä Helsinkiin.

Kehotan ministeriä nopeuttamaan ja aikaistamaan pääradan kapasiteetin parantamista — asia, joka on jo aiemmissa puheenvuoroissa täällä tullut esille. Se palvelisi koko maan liikkumisen ja elinkeinoelämän tarpeita ja parantaisi siten Suomen työllisyyttä ja palvelisi koko maan kansallista etua.

15.17 Paavo Väyrynen kp: Arvoisa puhemies! Valitettavasti edustaja Elo poistui salista. Olisin halunnut esittää hänelle kysymyksen — ehkä hän kuulee jossakin ja joskus vastaa. Hän sanoi, että VR ja henkilöstöjärjestöt ovat tyytyväisiä tähän ehdotukseen. Olen seurannut vain julkisuuden kautta asioita, mutta ymmärsin, että alusta alkaen VR:n johto vastusti tätä järjestelyä, erityisesti VR:n pilkkomista. Myöskin henkilöstöjärjestöt olivat samalla kannalla. Mutta kun Euroopan unioniin vedoten hallitus ryhtyi kovalla kädellä tätä ajamaan, niin siihen on tyydytty ja sitten jollakin lailla pidetään siedettävänä tätä suunnitelmaa, joka nyt on esillä. Olen kyllä tämän perusteella epäilevä sen suhteen, oliko tuo kansanedustaja Elon antama selvitys ihan oikea. Oletan, että VR pitäisi parempana, että tätä ei toteutettaisi, ja tuskinpa henkilöstöjärjestöt olisivat pahoillaan, jos tästä pilkkomisesta luovuttaisiin.

Mitä tulee näihin ratahankkeisiin, niin minun mielestäni ei pidä nyt ollenkaan koplatuiksi Tampere—Helsinki-välin liikenteen parantamista, pääradan liikenteen kohentamista ja tätä Turun tunnin junayhteyttä. Turkuun on hyvä rautatieyhteys, rantarata, joka palvelee sen varrella asuvien ihmisten liikennetarpeita. Tämä tunnin rautatien rakentaminen, uuden rautatien rakentaminen, on mielettömän kallista, ja siitä eilen apulaispormestari Sinnemäki antoi televisiossa lausunnon, jonka mukaan tämän rakentaminen edellyttäisi Pisara-radan rakentamista, joka on erittäin kallis investointi. Nyt pitäisi olla realismia näissä investointisuunnitelmissa, eikä budjetin ulkopuolelta sellaista rahaa löydy, jolla näitä voitaisiin noin vain toteuttaa.

15.19 Matti Semi vas: Arvoisa rouva puhemies! Olen tässä kuunnellut näitä puheenvuoroja ja jäin miettimään näitä ratahankkeita tällaisen itäsuomalaisen työntekijän ja elinvoimaisen kaupungin pohjalta, missä teollisuus tekee nousua ja ratayhteyksiä tarvitaan. Ensinnäkin nämä tunnin ratayhteydet täällä Etelä-Suomessa — edustaja Väyrynen tuossa ihan hyvin nosti esille — ovat kalliita ratahankkeita, ja silloin pitää muistaa, että ne rahat ovat pois sieltä muualta Suomesta, niitten ratakorjauksista ja niistä tarpeista, mitä elinkeinoelämä siellä tarvitsee niitä rahoja.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Itse ajattelen, että me tarvitsemme semmoisia ratayhteyksiä, mitä ruvetaan hankkimaan, millä pääsee hyvin vientisatamiin, ja pitää miettiä, mikä on suora yhteys niihin myös itä—länsi-suunnassa. Meillä on lännessä hyviä satamakohteita, mistä pystyy lähtemään erittäin edullisesti ja minne viedään tavaroita ratojen kautta. Tällä hetkellä näitä kuljetetaan lähinnä rekoilla, ja se näyttää siltä sitten sen jälkeen, että meidän ilmastopäästöissä ei päästä niihin tavoitteisiin, mitä on ajateltu liikenteen osalta, koska liikenteessä polttoaineena on edelleenkin dieselöljy ja se pysyy siellä.

Sitten jäin miettimään näitä meidän VR:n hankkeita, niin Pieksämäellä tehdään erittäin hyviä tavaravaunuja. Kuitenkin näiden kilpailuttamisten kautta on vaarana se, että tämä tavaravaunujen rakentaminen jää pois meiltä tältä alueelta, ja se ei minun mielestäni vastaa semmoista ajatusta, jota ainakin keskustapuolue jossakin vaiheessa on viljellyt, sitä, että meidän pitää saada alueilla pidettyä työpaikkoja ja valtion pitää ohjata niin, että työpaikat säilyvät, jotta meidän koko Suomi kestäisi asuttuna. Tämä iskee tässä meille tietynlaisen vastaiskun siihen, että palvelut, joiden pitäisi toimia, ja kuljetukset, joiden pitää toimia, eivät olekaan alueellisesti hyvin valmisteltuja ollenkaan.

15.21 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Aivan kuten edustaja Semi toteasi, niin kyllä valtiovallalla tässä on se vastuu pitää siitä huoli, että koko Suomessa liikennöidään tasapuolisesti. Se, kestääkö se matka jonnekin kaupunkiin tasan tunnin vain tunnin ja vartin, nyt ei varmasti maailmaa kaatava tekijä ole. Kyllä siinäkin pitää huomioida valtakunnan koko liikennejärjestelmä, ja se on valtiovallan ja eduskunnan nimenomainen tehtävä, että nyt sijoitetaan ne panokset, valtion rahat sinne, mistä niistä paras hyöty saavutetaan, kun kuitenkin ne junayhteydet täällä eteläisessä Suomessa, vaikka nyt Tampereelta Helsinkiin päin, ovat kohtuullisen hyvät, samoin Turusta tänne.

Esimerkiksi tuon itäisen radan saamista siihen kuntoon, mitä runkoradalta vaaditaan, pidän äärimmäisen tärkeänä. Kun aikanaan nämä Suomen rajat muuttuivat silloin 40-luvulla, niin Itä-Suomi on kärsinyt koko ajan siitä, että luontaiset yhteydet tuonne Viipurin suuntaan katkesivat. Me olemme siitä kärsineet siitä asti, kun ei ole se liikennejärjestelmä oikein pelittänyt täysin hyvin. Mutta sen kuntoon saattaminen on meidän asiamme, ja tulee laittaa riittävä määrä rahaa, että saadaan nopea itärata tehtyä, samoin Kuutostie kuntoon.

Sitten tästä liikenteestä, mitä edustaja Semi sanoi ja Myllykoskikin puheenvuorossaan on sanonut monta kertaa: meillä on rataosaamista myös vaununrakennuspuolella. Todellakin Transtechin tehtaas, tai Skoda taitaa ne nykyisin omistaa, ja sitten tämä Pieksämäen varikko, jossa tehdään tavaravaunuja, nämä kaikki ovat sitä osaamista, joka Suomessa pitää säilyttää, totta kai.

Sitten tämä diesel-/sähköjuna-asia: Minusta on joskus pikkuisen hurskastelun makua siinä, että vedotaan aina siihen sähköveturin käyttöön. Se on äärimmäisen tärkeä ja hyvä, ympäristöystävällinen tapa vetää junia eteenpäin, mutta pitää muistaa sekin, että osa sähköstä tehdään kivihiiilellä, eli en tiedä, onko se nyt sitten niin kovin ympäristöystävällinen teko tehdä sähköä kivihiiilellä ja käyttää sitä sitten sähkövetureissa voimanlähteenä. Mutta meillä on kuitenkin, niin kuin sanoin, dieselvetureita edelleen olemassa. LNG-tekniikkaa hyvin paljon laivoissa käytetään, ja dieselin muuttaminen LNG-käyttöiseksi, maakaasukäyttöiseksi tai luonnonkaasukäyttöiseksi, jos se on vaikka biokaasua, on kovin yksinkertainen teko. Muutetaanhan henkilöautojakin kaasukäyttöisiksi, ja sen osaa ihan tavallaan insinööri tehdä ilman erikoisempaa osaamista. Uskoisin, että myös dieselveturin muut-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

taminen kaasukäyttöiseksi onnistuu kohtuullisen hyvin. Kuitenkin, kun tarvitaan painoa päälle, että se juna todellakin kulkee, niin en näe siinä mitään teknistä ongelmaa.

Tässä asiassa kannattaisi pikkasen ajatella myös kokonaistaloudellisuutta, kun vetureita uudistetaan. Ymmärrän sen, että koko Suomen junarataverkkoa ei voida kerta kaikkiaan sähköistää, mutta sitä rataverkkoa, jota dieselveturit tai kaasulla käyvät veturit tarvitsevat, käytettäköön sen aikaisilla, sen tekniikan suomilla mahdollisuuksilla, mitä meillä on, ja tämä kaasusysteemi, mistä on laivoissa hyviä kokemuksia, otettakoon käyttöön myös junaradoilla. En pidä sitä huonona ratkaisuna.

15.24 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Kyllä täytyy sanoa, että oli ilo kuunnella edellistä, edustaja Hoskosen puheenvuoroa. Juuri näin meidän pitää pystyä laskemaan, mikä on kokonaistaloudellisesti kannattavaa. Tämä LNG on kuitenkin se ratkaisuvaihtoehto sille dieselveturille, että me pystymme liikennepäästöjä vähentämään myös raideliikenteessä, koska meillä on edelleen dieselvetureita.

Kun tehdään näitä laskelmia siitä, mikä hanke on kannattava, otetaan esimerkkinä nyt vaikkapa Lahden oikorata, niin pitäisi muistaa, kuinka paljon se on vireyttänyt Lahden ja Helsingin välistä henkilöliikennettä ja paljonko se on tuonut radan varressa oleville taajamille asutusta juuri sen rataverkon vuoksi. Sen takia uskon, että alueellisilla hankerahoilla on mahdollista rahoittaa ratahankkeita. Pidän täysin mahdollisena, että Pori—Haapamäki-radan hankkeessa — käytän nyt sitä esimerkkinä, kun se on minulle kaikkein helpoin, kun olen siihen perehtynyt — kunnat ja yritykset voivat tulla hankkeen käynnistäjiksi ja rahoittaa sen, kun meillä on elementti, jolla me voimme yritystoiminnalle tavallaan antaa takaisinmaksua alentamalla vaikkapa 15 vuodeksi, 20 vuodeksi raidemaksuja. Eli siellä on se väline, jolla voimme saada houkuteltua yrityksiä mukaan siihen investointiin, joka on siinä radan varrella. Ihan yhtä lailla kunnat voivat nähdä, että heidän kannattaa lähteä mukaan. Jos tässä kulkee tavaraliikennettä, se mahdollistaa myös henkilöliikenteen, jolloin radanvarren kunnat näkevät maanhintojen nousun, asumisen keskittymisen sille alueelle, missä on hyvät liikkumisyhteydet. Eli kyllä meillä on paljon mahdollisuuksia edistää raideliikenteen kautta koko yhteiskunnan hyvinvointia ja toimivuutta.

Ja vaikka täältä vasemmalta olemme aina olleet sitä mieltä, että henkilöliikenteen kilpailuttaminen on erittäin vastustettava asia, niin minun täytyy sanoa näin henkilökohtaisesti, että kyllä minä toivoisin, että vaikkapa Pori—Ulvila—Nakkila—Harjavalta—Kokemäki-välillä, jossa asemat ovat keskellä kylätaajamia, voisi olla vaikkapa seutukunnallinen yhtiö, maakunnallinen liikenneyhtiö tai joku yksittäinen toimija, joka voisi paljon paremmin mahdollistaa sen alueen pendelöinnin elinkeinoelämää tuottavasti [Puhemies koputtaa] ja sitä kautta myös sitten nopean raideyhteyden Porista Tampereelle.

15.28 Mikko Savola kesk: Arvoisa rouva puhemies! Tämä raideliikennelaki ja EU:n neljäs rautatiepaketti, joka tässä käsittelyssä on, on kirvoittanut täällä hyvän keskustelun näistä hankkeista laajemminkin. Minun mielestäni on sinänsä hyvä, että meillä ei ole jatkossa enää yhtä ainutta monopolia vaan mahdollistetaan myös muiden toimijoiden pääsy raiteille. Se ei välttämättä pelkästään tuo niitä uusia toimijoita, mutta jo pelkästään se mahdollisuus, että niitä tulisi, pistää myös potkua huomattavasti lisää tähän meidän yhteiseen VR:äämme, joka tällä hetkellä toimijana on. Tästä on jo hyviä esimerkkejä nyt saatu esimerkiksi omalla kotiseudullani, jonneka nyt on sitten tullut jo lisää junavuoroja, VR on oi-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

keasti ruvennut panostamaan ja myöskin markkinoinut näitä junavuoroja, mitä se ei aikaisemmin ole tehnyt. Mutta palaan tuohon asiaan aivan kohta.

On sinänsä hienoa, että meillä mietitään nopeita yhteyksiä ja mietitään parempia mahdollisuuksia, että elinkeinoelämää pystyy raideliikenne myöskin vauhdittamaan, mutta tulee kieltämättä se kuva, että niihin alueisiin, joilla menee nyt jo todella hyvin, panostettaisiin paljon lisää, että niillä menisi vielä paljon paremmin. Puhutaan tunnin yhteyksistä Turkuun tai erittäin nopeista yhteyksistä Tampereen ja Helsingin välillä — varmasti aivan hyviä hankkeita, mutta haluaisin kyllä aivan perustellusti nostaa esiin sitä, että eikö näitä elinkeinomahdollisuuksia pitäisi raideliikenteen osalta taata enemmän myös muualle Suomeen. Haluan nostaa esiin erityisesti nuo poikittaisliikenneyhteydet, kuten edustaja Myllykoskikin täällä puheenvuoroissaan on tehnyt.

Muutama vuosi sitten Keskipohjolan vihreä kuljetuskäytävä -hanke, yhteispohjoismainen hanke, jossa oli EU-rahaa mukana, selvitti näitä tärkeitä poikittaisyhteyksiä, mitä on. Yhtenä osana siinä oli Kaskisten satama ja Suupohjan rata sekä Haapamäen rata, ja nämä ovat aivan keskeisiä toimijoita poikittaisliikenteen suhteen. Ja nyt kun näitä panostuksia muun muassa VR on tehnyt junavuorojen suhteen Haapamäen radalle ja käyttäjille on annettu enemmän mahdollisuuksia pendelöintiin ja esimerkiksi turisteille kulkea esimerkiksi Ähtärin eläinpuistoon junalla, niin näitä on käytetty ja kävijämäärä tältäkin kesältä on noussut yli 60 prosenttia, mikä on äärimmäisen hyvä asia. Mutta satsauksiahan tuo vaatii jatkossakin, ja se, että uusia toimijoita mahdollistettaisiin raiteille, tarkoittaa sitä, että esimerkiksi maakunnat tai kunnat, ja yksityistä rahaa siinä mukana, pystyisivät itse perustamaan yhtiön, joka voisi esimerkiksi työmatkaliikennettä palvella paremmin ja tehdä sitä syöttöliikennettä sitten myöskin tuonne pääradalle.

Mutta joka tapauksessa on hyvä, [Puhemies koputtaa] että lainsäädäntö etenee ja mahdollistetaan näitä uusia toimijoita raiteille.

15.31 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Tämä edustaja Savolan puheenvuoro tässä kilvoitti vielä itseänikin ottamaan puheenvuoron.

Ihan ensimmäiseksi haluaisin todeta, että tämmöiseen sokeaan markkinoiden avaamisen ja sen mukanaan tuoman pelastuksen uskoon en kykene yhtymään. Ihan pelkästään Irlannin ja Ison-Britannian tapaukset ovat esimerkkejä siitä, mitä kilpailun avaaminen raide liikenteessä voi pahimmillaan eteen tuoda.

Sen sijaan siitä keskustelusta, että ei myöskään ole järkevää kokonaan sulkea näitä kilpailun avaamisen mahdollisuuksia, totean, että pelkästään kielteisestikään tähän asiaan ei ole järkevää suhtautua. Kuten toin tuossa aiemmassa puheenvuorossani esille, näen tärkeäksi, että meillä liikenne- ja viestintävaliokunnassa tarkastellaan tarkasti muun muassa sitä, voisiko tätä ratakapasiteetin hakuoikeutta laajentaa liikennöitsijöistä muihin toimijoihin, joilla olisi tällaisia julkisen palvelun tarjoamiseen liittyviä tai kaupallisista syistä johtuvia haluja hankkia ratakapasiteettia.

15.32 Mikko Savola kesk: Arvoisa rouva puhemies! Kyllä se vain niin on, että kun on yksi toimija ollut raiteilla eikä ole ollut kilpailua, ei ole myöskään tarvinnut hirveästi panostaa ihan joka puolelle Suomea. On keskitytty vain muutamiin pääväyliin. Tiedän sen, että vuodesta 94 joka ikisenä eduskuntavaalikautena jonkin sortin karvalakkivaltuuskunta on hypännyt täällä ministeriöissä kertomassa siitä tärkeydestä, mikä esimerkiksi poikittaisradalla on, ja anomassa siihen rahaa, että voisiko tuo nyt toimia, sekä VR:ssä että liikenne-

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

ministeriössä. Ja sitten on kitkutettu eteenpäin aina yksi vaalikausi, ja taas ollaan oltu vastaavassa tilanteessa, joten tähän kyllä halutaan pysyvämpää muutosta.

Nyt jo pelkästään se, että on lähdetty selvittämään uusia toimijoita — meidänkin alueella on mahdollisuus pilotti pyöräyttää käyntiin, missä saataisiin uusia toimijoita raiteille — on parantanut VR:n itsensä toimintaa. Se on lisännyt junavuoroja, se on lisännyt markkinointia ja parantanut sitä. Minä näen kokonaisuudessaan, että se, että kilpailua tulee, on hyvä asia. Tästä on hyviä esimerkkejä länsinaapuri Ruotsissa, jossa maaseutualueilla on useita toimijoita ja junat kulkevat huomattavasti taajempaan kuin ne tekevät meillä.

Minä toivoisin, että pääsisimme siihen tilanteeseen, että ei tarvitsisi karvalakkivaltuuskuntien joka vuosi tai vaalikausi käydä vaan päästäisiin pysyvämpiin ratkaisuihin. Yksi vaihtoehto siinä voisi olla esimerkiksi maakunnallinen raideyhtiö, joka pystyisi lähimatkaliikennettä, työmatkaliikennettä palvelemaan sellaisilla junavuoroilla, joita ihmiset voivat käyttää myöskin töissä käymiseen.

15.34 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa rouva puhemies! Tosiaan Suomessa on 90 prosenttia raiteista yksiraiteisia. Tuo tarve poikittaisraiteista on kiistaton.

Parhaillaan itse olen jäsenenä tässä ministeri Bernerin liikenneverkkojärjestelmässä, jossa nimenomaan suunnittelemme pitkän tähtäimen investointeja ja mietimme, kuinka rahoituksia pystytään paremmin hankkimaan. VR:n toimintakykyyn ovat vaikuttaneet muun muassa hallituksen toimet silloin, kun puhutaan ostoliikenteestä tai muusta, ja tiedetään, että VR pystyy paremmin huolehtimaan myös niillä kannattamattomilla alueilla liikenteen järjestämisestä, kun siihen saadaan hallitukselta tukea. Se näkyi junavuorojen lisääntymisenä välittömästi, kun hallitus antoi kädenojennuksen VR:lle aiempia leikkauksiaan korjaten.

En itse usko, että kannattamattomille raideväleille syntyy suurta kilpailua. Yleensä se on niin, että yksityiset toimijat toimivat siellä, missä on mahdollisuus myöskin voittoihin. Sen takia VR:n myötä on pystytty mahdollistamaan, että niillä tiheästi liikennöidyillä alueilla ja niiden raideväleistä saaduilla voitoilla pystytään tasaamaan kustannuksia, niin että liikennettä on myöskin sellaisilla alueilla, joilla liikennettä on harvassa eikä se ole kannattavaa. Sen vuoksi en kannata sitä, että yksiraiteista, harvaan liikennöityjen alueiden liikennöintiä täysin alistetaan kilpailulle.

15.36 Paavo Väyrynen kp: Arvoisa puhemies! Mielenkiintoista todeta, että tätä hanketta nyt perustellaan maakuntien paikallisilla tarpeilla, kun tietysti tämä koko hanke lähtee Euroopan unionin lainsäädännöstä, jolla halutaan avata kilpailu suurimpien kaupunkien välillä toteutettavaan rautatieliikenteeseen. Minun järkeeni ei mahdu se, että Suomen oloissa, missä ovat kuitenkin suhteellisen pieniä nämä suurimmatkin kaupungit, olisi järkevää pilkkoa sitä liikennettä useamman yrityksen hoidettavaksi. Onhan jo nykyjärjestelmässä mahdollista toimia paikallisesti. Helsingin seudulla on HSL, joka toteuttaa raideliikennettä. VR hoitaa valtaosan Suomesta. Totta kai muuallakin voidaan nykyisen lainsäädännön puitteissa kehittää tällaisia alueellisia ja paikallisia järjestelyjä. Kyllä tämä hanke minun mielestäni on kerta kaikkiaan huonosti harkittu, ja toivon, että valiokunnassa tämä asia tarkkaan tutkitaan. Ei Euroopan unionin lainsäädäntö edellytä sitä, että me teemme tämän kilpailun avaamisen tavalla, joka nyt näyttää olevan tavoitteena. Nykyjärjestelmää voidaan aivan hyvin myöskin kehittää.

Punkt i protokollet PR 82/2018 rd

Mitä tulee Suomen rautatieliikenteen kehittämiseen, niin siinähan on paljon tarpeita. Meillä on valtava määrä huonokuntoisia maanteitä. Nyt puhutaan miljardihankkeista kaikin suurimpien kaupunkien liikenteen edistämiseksi, ja siinä suhteessa on kyllä hyvin vaikea ymmärtää, mitä esimerkiksi Turun oikorata oikein toisi tullessaan. Viidentoista minuutin matkustusajan lyhenemisen ehkä, ja rantarata jäisi vähälle käytölle, ja sen varrella asuvat ihmiset menettäisivät palveluja. Eihän tämä oikorata, tunnin rautatie, tarkoita sitä, että Lohjalla ja Salossa pysähdyttäisiin, vaan se olisi sitten Turusta Helsinkiin ja Helsingistä Turkuun suoraan ilman pysähdyksiä.

15.38 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Ihan semmoisena arkirealistisena toteamuksena on se, että kun valtion omistusta siirretään yksityiselle, niin emme sitten enää ole sen omistuksen päällekatsojia. Tänään ollaan yhden ketjun ja yhden näytelmän valitettavan päättymisen edessä, kun aiemmin valtionyhtiö Kemira, joka toimi pigmentin valmistajana Porissa, on tällä hetkellä muutaman yrityskaupan jälkeen tilanteessa, jossa omistaja Venator ilmoitti, että ”suljemme tehtaan”. Myös nämä pitäisi aina uskaltaa katsoa eli se, kuinka pitkälle olemme viemässä meidän omassa omistuksessamme olevaa pääomaa, ja varsinkin infran suhteen toivoisin erittäin suurta harkintaa siihen, mihinkä antaudumme, on se sitten EU-lainsäädännön tai tämän hallituksen erityisen sinnikäs tahtotila yksityistää kaikki. Varsinkin täällä liikennepuolelle ollaan menty, voisin sanoa, erittäin kovalla tahdolla, niin kuin ensimmäisessä puheenvuorossani totesin. Vauhti on ollut päätähuimaava, eikä välttämättä aina ole turvavyö ollut siinä asennossa kuin olisi pitänyt.

Kaiken kaikkiaan edustaja Väyrynen nosti esille sen, että onhan meillä se jo nyt mahdollista, mutta tietysti olemme täällä olleet henkilöliikenteen kilpailutuksen vapauttamisen jarrumiehinä. Mutta näkisin, että se, että meillä pääradalla ajatellaan kilpailuttaa henkilöliikennettä, olisi aika kummallinen näky. Menisikö niitä kolme vai neljä junaa sitten peräkkäin, eli sen, joka edullisemmin tarjoaa, sitten asiakkaat valitsevat? Eivät ne mahdu meidän kotimaisille ratapihoillemme, ei mahdu yhtään kalustoa enempää kuin tällä hetkellä.

15.41 Matti Semi vas: Arvoisa rouva puhemies! Jäin miettimään tätä, että VR:hän on meidän valtion oma yhtiö, elikkä me itse omistamme tämän koko hela hoidon ja mietimme sitä, miten sitä toimintaa tulee kehittää. Totta kai toiminnan kehittämisen pitää olla pääasiana. Mutta sitten kun luin täältä näitä viime vuoden tuloksia, niin VR Groupin liikevoitto oli 35,6 miljoonaa euroa, ja se tulouttaa siitä vähän valtiolle, ja sitten valtio ostaa kuitenkin ostopalveluna nämä heikommin tuottavat radat ja tämmöiset rataosuudet ja määrää sinne sen liikenteen järjestettäväksi. Tuntuu jotenkin hullunkuriselta, että tämmöinen valtionyhtiö siirtelee rahaa edestakaisin, jotta isäntä sitten pääsee määräämään, että missä te ajatte ja miten te ajatte. Kyllähän meidän pitäisi linjata kokonaisuudessaan siitä, miten näitä meidän ratahankkeita kehitetään ja viedään eteenpäin, jotta se palvelee meidän yhteiskuntaa, meidän yhteiskunnan kilpailukykyä ja tämmöistä toimintaa, eikä siitä, että nyt ruvetaan näitä meidän omia yhtiöitä pilkkomaan ja jakamaan markkinoille, pois meidän omasta hallinnastamme.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.