

Plenum

Onsdag 2.2.2022 kl. 15.03—18.42

8. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av 6 § i lagen om trafiksystem och landsvägar

Regeringens proposition RP 237/2021 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 8 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras högst 30 minuter. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet.

Debatt. — Minister Harakka borta. Vi går vidare. — Ledamot Werning.

Debatt

16.56 Paula Werning sd: Arvoisa herra puhemies! Nyt ei tule aivan ministeritasoista esitelyä, mutta tässä varmaan kollegat täydentävät sitten omalta osaltaan.

Maantielauttaliikenteessähän käytetään kahdentyyppisiä lauttoja, ohjausvaijerin varassa olevia ja operoitavia losseja sekä vapaasti ohjattavia lautta-aluksia, ja tämä hallituksen esitys koskee juuri näitä ohjausvaijerin varassa operoitavia losseja. Ohjausvaijerilla varustettu lossi on siis sidottu ohjausvaijerin vuoksi ainoastaan yhteen lauttapaikkaan, ja vaijerin tehtävänä onkin ollut osoittaa kulkuväylän sijainti. Vaijeri itsessään on varsin ohut, eikä sen varsinainen tehtävä ole kuitenkaan tukea suunnassa pysymistä. Se ei ole myöskään täysin toimintavarma, vaan juuri tästä ohuudesta ja mahdollisesta kulumisesta johtuen se voi katketa helposti, ja myös siihen kohdistuva liika veto, esimerkiksi suuressa kuormassa oleva lossi, voi olla syynä katkeamiselle. Lossien koko ja kuorman massa ovat kasvaneet vuosikymmenien kuluessa huomattavasti, ja tämänkin seurauksena fyysinen ohjausvaijeri onkin menettänyt merkityksensä lossia ohjaavana järjestelmänä.

Käsittelyssä olevalla hallituksen esityksellä lisätään lossiliikenteen turvallisuutta mahdollistamalla losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen nykyistä useammin virtuaalisella ohjausjärjestelmällä. Losseja on käytössä erilaisilla vesialueilla, ja vaijerilossit tuovat omat haasteensa erityisesti siellä, missä muuta vesiliikennettä on enemmän. Esimerkiksi sillä, mikäli vaijeria ei saada laskettua riittävän nopeasti riittävän alas lossin taakse veteen, on suuri turvallisuusriski muille veneilijöille.

Arvoisa puhemies! Nykyisin maantielauttaliikenteen losseilla on teknisesti mahdollista käyttää perinteisen ohjausköyden sijasta juuri tätä niin sanottua virtuaalivaijeria. Virtuaalinen ohjausjärjestelmä näyttää lossin sijainnin lauttaväylien keskilinjaan nähden ja avustaa visuaalisesti ja äänisignaalein kuljettajaa pitämään lossilautan väylällä. Virtuaalivaijerilla on vaikutusta myös kuljettajan työn mielekkyyteen. Virtuaalivaijeri tekee lossin ajamisen kuljettajankin mielestä helpommaksi ja tarkoituksenmukaisemmaksi. Tämä seikka

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

tuli esille esimerkiksi vuonna 2018 Onnettomuustutkintakeskuksen tekemässä raportissa koskien Palvan lossin karille ajoa.

Puhemies! Vaikka yksi tämän esityksen tärkeimmistä tavoitteista on parantaa lossiliikenteen turvallisuutta, niin tällä on merkitystä myös liikenteen taloudellisuuteen sekä ympäristöystävällisyyteenkin. Toisin kuin fyysisiä vaijereita virtuaalivaijeria voidaan käyttää ympäri vuoden myös jääolosuhteissa sekä lossin ja lauttaväylän korjaustöiden aikana, ja ajo on myös taloudellisempaa ilman fyysisiä vaijereita. Virtuaalivaijeri vähentää vaikutuksia lauttaväylän pohjaan, sillä metallinen vaijeri pöllyttää pohjasedimenttiä, irrottaa ravinteita vesistön pohjasta.

Tämän esityksen on tarkoitus astua voimaan kuluvan kuukauden lopussa, ja kuten perusteluistakin huomataan, tämä on varsin tervetullut ja tarpeellinen.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Torniainen.

17.00 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Maantielautat ja -lossit ovat erittäin tärkeä osa meidän suomalaisia liikenneväyliämme, ja niiden on oltava turvallisia ja toimintakuntoisia kaikissa olosuhteissa, näissä talvisissakin olosuhteissa, ja ympäri vuoden ja kaikkina vuorokaudenaikoina.

Tällä hetkellä maantielauttaliikenteessä käytetään sekä ohjausköyden varassa ope- roitavia losseja että myös vapaasti ohjattavia lautta-aluksia. Tässä lakiesityksessä on kyse käytännössä teknisluontoisista muutoksista, joilla parannetaan liikenneturvallisuutta ja varmistetaan liikennettä. Samoin hallituksen esitys myöskin selventää viranomaisten toimintavaltuuksia. Kaiken kaikkiaan esitys on kannatettava. Lainsäädännön avulla päivitetään ja mahdollistetaan losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen virtuaalisella oh- jausjärjestelmällä ja sen määrittely viranomaisen kautta.

Kaiken kaikkiaan tämä hallituksen esitys tukee ihmisten asumista kaikkialla Suomessa ja auttaa vesistöisten ja saaristoalueiden ihmisten liikkumista kaikkina vuorokaudenaikoi- na. Hallituksen esitys myöskin tukee Liikenne 12 -linjausta, jossa todetaan, että valtio hu- olehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Maantielautoissa eli losseissa ja lautta-aluksissa kannattaakin ot- taä käyttöön uusin ja vähäpäästöisin tekniikka, kuten tässäkin nyt ollaan siihen suuntaan menossa.

Itse haluaisin myöskin nostaa tässä yhteydessä esiin sen asian, että siltoja kannattaa ja tulee rakentaa aina, kun mahdollista, korvaamaan losseja. On erittäin hyvä, että Väylävi- rasto nyt uusissa linjauksissaan onkin ottanut tämän asian esille, niin että siellä on muun muassa Puumalan Hätinvirran lossin korvaaminen sillalla linjattu. Samoin tulee myöskin Paraisille yksi silta.

Haluaisin myöskin nostaa tässä yhteydessä esiin yksityistielossit, joiden avustuksen tu- lee jatkossakin olla vähintään 80 prosenttia todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuk- sista, jotta ihmiset pääsevät myöskin siellä liikkumaan. Tämä on linjattu myöskin Liikenne 12:n parlamentaarisisessa työssämme.

Kaiken kaikkiaan lossiliikenteen on oltava toimivaa ja saatavilla kaikille kansalaisille ympäri vuorokauden.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Kymäläinen.

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

17.03 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Tämä esitys koskee liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamista niin, että Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille myönnettäisiin valtuus antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Käytännössä esityksellä mahdollistettaisiin se, että jatkossa losseja voitaisiin yhä useammin ohjata virtuaalivaijerin avulla fyysisen ohjausköyden sijaan.

Tällä olisi merkittävä lossiliikenteen turvallisuutta parantava vaikutus. Talvisin liikenoivat lossit eivät voi käyttää fyysistä ohjausköyttä jääolosuhteiden vuoksi. Ohjausköyttä ei myöskään voida käyttää ratainfraan tai lauttaväylään kohdistuvien korjaustöiden aikana, jotka voivat kestää useiden kuukausien ajan kerrallaan. Sen sijaan virtuaalivaijeri voi olla käytössä ympäri vuoden, myös jääolosuhteissa, sekä ranta- ja väyläurakoiden aikana. Virtuaalivaijeri tarjoaa kuljettajalle saman visuaalisen avun navigointiin kuin fyysinen ohjausköysi mutta on paljon turvallisempi. Se on oma erillinen järjestelmänsä, joka ei vaikuta suoraan lossin ohjaukseen tai muihin järjestelmiin vaan on eräänlainen kaistavahti lossinkuljettajan työn tueksi. Virtuaalivaijerin käyttö on jo nykyisen lain mukaan ollut mahdollista Traficomien päätöksellä. Tällainen järjestelmä on parhaillaan käytössä Merenkurkussa sekä Liperissä Arvinsalmen lossilla. Lainmuutoksen myötä Traficomilla olisi tarkemmat valtuudet määritellä, millaiset vaatimukset korvaavalle järjestelmälle asetetaan.

Liikenneturvallisuuden lisäksi esityksellä on lossiliikenteen taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä parantavia vaikutuksia, sillä fyysinen köysi voi muun muassa aiheuttaa enemmän polttoaineen kulutusta sekä vesialueen pohjan eroosiota. Esitys myös toteuttaa osaltaan viime vuonna valmistuneen ensimmäisen Liikenne 12 -suunnitelman kirjauksia maantielauttaliikenteen kehittämisessä.

Suomen maantieverkostolla on yhteensä 33 lossipaikkaa. Niitä on useita myös omalla kotiseudullani itäisessä Suomessa, erityisesti Saimaan ympäristössä, joten lossiliikenne on minulle henkilökohtaisesti tuttua. Pidän erittäin tärkeänä, että myös lossien liikenneturvallisuutta parannetaan. Siksi on erityisen hyvä uutinen, että liikenne- ja viestintäministeriössä on päätetty käynnistää toinenkin lakihanke, joka tähtää lossiliikenteen turvallisuuden parantamiseen. Hankkeessa tarkastellaan lossinkuljettajalta edellytettävää pätevyyttä ja lossin määritelmää.

Arvoisa puhemies! Näillä aatoksilla haluankin kiittää tästä esityksestä, joka on meille eduskuntaan tuotu, ja todeta, että otamme sen asianmukaisesti käsittelyyn liikenne- ja viestintävaliokunnassa. Uskon, että myös saamme tämän asian valiokunnasta hyvässä tahdissa, ripeästi, käsiteltyä, jotta tuo voimaantulo pystytään toteuttamaan suunnitellun mukaisesti.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Hoskonen.

17.06 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Edellisessä puheenvuorossa liikennevaliokunnan puheenjohtaja Kymäläinen aivan oikein kuvasi tätä teknistä ratkaisua, mistä tässä on kysymys. On aivan luonnollista, että asianomainen viranomainen voi tällaisia nykyaikaisia laitteita suositella ihan perustellusti ja ottaa niitä käyttöön, koska se parantaa turvallisuutta ja näköjään on myös ympäristöystävällisempi ratkaisu kuin tämä vanha menetelmä.

Valiokunnan puheenjohtaja aivan oivallisesti nosti esille tämän Pohjois-Karjalassa Rääkkylän ja Liperin välillä olevan Arvinsalmen lossin. Ystäväni, joka on rakennuspuolen

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

insinööri, oli laskenut — tämän valiokunnallekin voi kertoa ja ministerillekin, että hän oli laskenut ihan aidosti, kun hän on rakennussuunnittelija ja on laskenut muun muassa siltojen suunnittelua — sen vuotuisen kustannuksen, mikä Arvinsalmen lossista tulee, ja jos valtio ottaisi sillä hinnalla vaikka vapailta markkinoilta lainan, rakentaisi siihen sillan, niin kolmen vuoden jälkeen se silta sillä vuotuisella lossikustannuksella olisi kuitattu, ja sen jälkeen kaikki se säästö syntyisi valtion kassaan tietenkin. Ymmärrän hyvin, että tämä insinööriryttävä varmasti osaa eurot laskea ja tuntee rakenteet. Ja kysymyksessä on, aivan oikein, myös sitten se, että Arvinsalmen lossin ohihan menee tämä syväväylä, joka lähtee Joensuusta, eliikä laivat kulkevat siitä ohi tuoden rahtia ja tavaraa Joensuusta ja Joensuuhun kesäiseen aikaan hyvinkin paljon, ja siis senkin tämä osaava insinööri oli laskenut, että sellaisen sillan rakentaminen olisi kannattavampaa.

Toivoisin, että tämä jossakin vaiheessa nousisi siellä liikennevaliokunnassa esille, koska tällaisissa hankkeissahan, kun silta rakennettaisiin, saavutettaisiin merkittävä kustannussäästö, liikenne olisi turvallisempaa ja sitten ympärivuotinen käyttö olisi häiriötöntä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja edustaja Pirttilahti.

17.08 Arto Pirttilahti kesk: Arvoisa herra puhemies! Tässä on hyvin tuotu esille tämän lainsäädännön kohta eli lossin vaijerin korvaaminen virtuaalisella toimintamenetelmällä. Tästähän on hyviä kokemuksia Bergön alueeltakin, että se toimii. Toimii niin talvella kuin kesällä hyvin, eivätkä nämä pohjan muodostumat, muun muassa kalliolouhokset ja muut, jotka siellä tällä hetkellä estävät vaijerin kulkua, estä tässä uudessa tekniikassa. Kun ei vaijeria ole, niin tämä toiminta pelaa.

Eli tekniikka kehittyi. Jo tällä hetkellä tavallisessa kalastajaveneessäkin taitaa olla niin sanottu taivasankkuri. Ei tarvita enää ketjua sinne mereenkään, kun tämä pitää jo laivan paikallaan. Tämähän on jo tässä siviilitoiminnassa. On erittäin hyvä asia, että tekniikan kehittyessä tuodaan myös lainsäädäntöön näitä uusia mahdollisuuksia käyttää uutta tekniikkaa. Ja tämä oli todellakin tässä meidän 12-vuotisen väylätyöryhmänkin esityksessä, mikä meillä on eduskuntaan tullut, että haetaan säästöjä, polttoainesäästöjä, haetaan uutta tekniikkaa ja mahdollisesti sitten näissä lossiväylissäkin, kuten tässä edustaja Hoskonenkin otti esille, katsotaan niitä siltojen rakentamisia, ovatko aikajänteellä edullisempia rakentaa silloiksi nämä lossikohdat.

Eli monta hyvää kohtaa tässä tulee esille. Itse todellakin näen, millä tavalla nämä lossit palvelevat myös sitten matkailua ja muuta toimintaa. Kaikkinensakin todellakin niiden päästöjen vähentäminen ja sitten säästökohtien löytäminen johtavat siihen, että me voimme sitten tätä rahoitusta käyttää myös muuhunkin liikennöintiin täällä Suomessa.

Arvoisa puhemies! Näen tämän lainsäädäntöketjutuksen erittäin hyväksi, ja sieltä on uutta lainsäädäntöä vielä tulossa. Toivotaan, niin kuin valiokunnan puheenjohtaja Kymäläinen esitti, nopeaa ja rapeaa asian käsittelyä, jotta saadaan se uudestaan tänne täysistuntoon. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ledamot Bergqvist.

17.11 Sandra Bergqvist r: Värderade talman! Det här är ett bra förslag där man moderniserar lagen och gör det möjligt att använda en virtuell vajer i stället för en fysisk vajer. Precis som här redan har sagts betyder det att den fysiska vajern kopplas bort från färjan och

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

den kan vara borta nästan ett halvår, vilket gör att man då inte har hjälp av vajern på något sätt utan man styr egentligen helt utan någon form av hjälp. Det här är ett bra förslag, och dessutom är det en välkomnad sak att också utreda kompetenskraven gällande vajerfärjorna. Förr var det så att vajerfärjorna var små. Nu har de blivit allt större, med ökade trafikmängder, och de trafikerar också livliga farleder, vilket kan utgöra en säkerhetsrisk.

Det är ändå viktigt att komma ihåg att det att det blir en vajerfärja och att man har den här styrmöjligheten inte ska vara ett självändamål i sig. Problemet i dag är att kompetenskraven hos de som kör en vajerfärja är näst intill noll. Man ska vara 18 år och gått en två timmars släckningskurs — det är allt. Vi vet att de här färjorna kan ta upp till kanske 90 ton, vilket gör att det kan vara en säkerhetsrisk om man inte har någon form av kompetens.

Arvoisa puhemies! Tämä on hyvä ehdotus, ja on hyvä, että modernisoidaan lakia niin, että voidaan käyttää uusia tapoja ohjeistaa losseja tulevaisuudessa. Kuten on jo mainittu monta kertaa, niin tämä vajeri tänä päivänä kytketään pois talven ajaksi, ja se tarkoittaa sitä, että monen kuukauden aikana siellä ei ole mitään, mikä auttaa sitä lossia.

On myös hyvä, että nyt selvitetään, minkätyyppisiä tämmöisiä vaatimuksia tarvitaan niille, jotka ajavat näitä losseja. Aikaisemmin lossit olivat hyvin pieniä, siellä ei ollut paljon liikennettä. Tänä päivänä ne voivat olla hyvinkin isoja ja automäärä on kasvanut tosi paljon. Se vaatimus tällä hetkellä on, että henkilö on 18 vuotta ja suorittanut kahden tunnin sammutuskurssin. Kun tiedetään, että siellä voi olla linja-autoja, siellä voi olla isojakin rekkoja, niin on kuitenkin aika vaativaa ajaa näitä losseja tänä päivänä, ja on hyvä, että nyt selvitetään, minkätyyppisiä vaatimustasoja tarvitaan tulevaisuudessa.

On myös tärkeä muistaa, että se, että muutetaan lautta lossiksi, ei voi olla tämmöinen itsensänselvyys, koska silloin myös nämä vaatimukset lasketaan. Tänä päivänä meillä on lautoilla miehistö, joka on käynyt koulua monta vuotta, ja siellä on myös korkea turvallisuudentunne, kun siellä on päteviä henkilöitä töissä. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Kiitos. — Ja edustaja Könttä.

17.14 Joonas Könttä kesk: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Täällä ovat jo edustajat hyvin argumentoineet tämän lain tarpeellisuudesta. Kysymys on, kuten edustaja Bergqvist ja monet muut tässä jo kertoivat, olemassa olevan lain nykyaikaistamisesta. Tämä fyysinen ohjausköysi on mahdollista korvata virtuaalivajerilla. Siinä on paljon hyvää, pätee niin sisävesiliikenteessä kuin merialueiliikenteessä, ja ylipäätään se toteamus, että jatkossakin kehitetään tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä, on tärkeä lisä.

Muutama huomio — hieman samaa, mitä edustaja Bergqvist tässä jo totesi — tästä lausuntopalautteesta. Kiinnitin huomion näihin pätevyys- ja koulutusvaatimuksiin, kun aika laajalti lausuntopalautteesta otettiin kantaa siihen, että niiden tulisi olla nykyistä korkeammat. En itse kannata sääntelyn lisäämistä silloin, kun se ei ole tarkoituksenmukaista, mutta silloin kun kysymys on turvallisuudesta, niin meidän täytyy olla tarkkoja. Ennen kaikkea niissä tilanteissa, että tulisi jonkinlainen tekninen vika, näillä lauttoja tai losseja ohjaavilla henkilöillä on oltava riittävästi osaamista niitakin tilanteita varten. No niissä kohdin, kun on tottunut sekä fyysisen ohjausköyden käyttöön että virtuaalivajeriin, tällaista haastetta ei ehkä niin helposti tule, mutta ennen muuta sitten uusilla ohjaajilla, jotka tottuvat vaikkapa vain virtuaalivajerin käyttöön, voi tällaisen teknisen vian kohdalla sitten tulla kysymyk-

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

seen myös se osaaminen näissä tilanteissa. Siihen tässä käsittelyssä liikennevaliokunnassa varmasti vielä kiinnitetään huomiota, että turvallisuus kaikissa olosuhteissa on taattu.

Tämä on yhtä kaikki hyvä esitys, ja varmasti, kuten valiokunnan puheenjohtaja totesi, tämä nopeasti ja asianmukaisesti käsitellään valiokunnassa.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Edustaja Kiljunen, Kimmo.

17.16 Kimmo Kiljunen sd: Arvoisa puhemies! Edustaja Werning aloitti oman puheenpuhevuoronsa sanoilla, että kun ministeri ei ole tätä esittelemässä, niin hän yrittää tehdä voitavansa. Kiitos, edustaja Werning ja edustaja Kymäläinen, te kyllä esittelitte asian erittäin hyvin. Meille kaikille tuli hyvin selväksi, että tässä on kysymys yksityiskohdasta — tietyllä tavalla yksityiskohdasta mutta isoista asioista — joka liittyy lossien turvallisuuteen. Kysymyksessä on ohjausvaijeri, joka pitkässä juoksussa on usein ollut käytännöllinen. Konkreettinen ohjausvaijeri voidaan korvata virtuaaliohjausvaijerilla, ja siitä sitten saadaan paljon turvallisuushyötyjä ja muita teknisiä hyötyjä.

Jäin pohtimaan ensimmäisenä asiana sitä, onko tämä aidosti sentapainen asia, että tämä joudutaan eduskunnan täysistuntosalin tasoisesti päättämään. Luulisi, että ministeriön ohjeistus tässä kohdassa voisi riittää, mutta nyt kun en tunne tämän lainsäädännön yksityiskohtia, niin tämä on arvailua, mutta tuntuu yllättävän isolta foorumilta tehdä tämäntyyppinen päätös, joka ilmeisesti on täysin konsensuksella täällä hyväksyttävissä. Ei tässä voi olla riidan aihetta, koska tämä on tekninen asia.

Sen sijaan iso asia ovat lossiliikenteen turvallisuus ja lossiliikenne sinänsä Suomessa. Tuhansien järvien maa ja tuhansien saarien maa. Meillä on poikkeuksellinen ulkosaa-ristokin ja merialueiden saaristoalueet. Minä jäin pohtimaan sitä, löytyykö maailmasta toista maata, jossa on niin paljon losseja kuin Suomessa. Tuskin ainakaan Euroopasta löytyy. Tämähän on matkailullinenkin asia, ei ainoastaan kotimaan matkailun kannalta, turvallisen liikennöinnin kannalta, sujuvan liikennöinnin kannalta, vaan tämä on myöskin jopa tietäntyyppinen nähtävyys. Enkä ole varmaan ensimmäinen toimija Suomessa, joka on vienyt ulkolaisia turisteja, vierailijoita lossiretkelle. Koska itsekkin olen Saimaan alueelta syntyjään, niin olen usein vienyt vierailijoita niille seuduille, joissa on pieniä losseja. Ne ovat hyvin idyllisiä kohteita, ja sitäkin suuremmalla syyllä on tärkeitä, että ne ovat turvallisia ja toimivia kohteita, ja jos täytyy eduskunnan salin puitteissa tämä todeta, niin todetaan se nyt tässä.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ja edustaja Kettunen.

17.18 Tuomas Kettunen kesk: Kunnioitettu herra puhemies! Täällä on käytetty ansiokkaita puheenvuoroja, ja tosissaan kyse on teknisluontoisista muutoksista tässä lainsäädännössä. Näillä parannetaan sitä liikenneturvallisuutta, mitä edustaja Kiljunen tuossa toi esille, ja tämä hallituksen esityshän nyt myös selventää viranomaisten toimivaltuuksia.

Edustaja Kiljunen toi myös tämän matkailullisen aspektin tähän keskusteluun. Nythän korona on nostanut matkustajamääriä myös losseissa. Vuonna 2020 Suomen losseissa kulki kaiken kaikkiaan 3,9 miljoonaa ajoneuvoa — 3,9 miljoonaa ajoneuvoa — mikä on noin 400 000 ajoneuvoa enemmän kuin vuotta aikaisemmin vuodelta 2019, kun ei vielä koronaa ollut. Tämähän kertoo matkailunkin näkökulmasta siitä, että todella paljon tuolla maa-seudulla ja myös siellä Turun saaristossa liikkuu ajoneuvoja, matkailuautoja ja matkailu-

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

vaunuja. Haluan tällä tuoda vain esille sen näkökulman, että todella, todella paljon liikennettä liikkuu tuolla losseilla, ja tällä lainsäädännöllä me edistetään myös sitä liikenneturvallisuuksikin.

Ja kun saamieni tietojen mukaan nythän on myös kilpailutuksia syntymässä, siis palvelusopimuskilpailutuksia, niin on tärkeää ja hyvä, että tämä lainsäädäntö saadaan mahdollisimman nopeasti sitten myös voimaan.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Ja nyt ministeri Harakka. Meillä täällä lossi lähti jo vähän etuajassa liikenteeseen, mutta jos nyt saamme esittelyn.

17.20 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Eduskunta toimii aina omien aikataulujensa mukaan, jotka ovat oikeat. Silloin kun tapahtuu virhearvioita sen suhteen, kuinka puheliaita kansanedustajat edellisen kohdan osalla ovat, niin vastuu tästä on yksin minun, ja kiitoksia kärsivällisyydestänne, arvoisat edustajat.

Lossikysymys on tässä varmaankin jo saanut aika hyvää esittelyä, mutta todettakoon nyt kuitenkin, että tämä hallituksen esitys eduskunnalle liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:n muuttamisesta mahdollistaisi siis sen, että fyysistä köyttä korvaamaan voitaisiin käyttää myöskin niin sanottua virtuaalivaijeria eli ohjelmistopohjaista ratkaisua, joka taas tarjoaa lossinkuljettajalle saman navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi. Se siis lisäisi lossiliikenteen turvallisuutta, kun sitä voi käyttää vuoden ympäri myös jääolosuhteissa sekä lossi- ja lauttaväylän korjaustöiden aikana. Ajo ilman fyysistä vaijeria on myös taloudellisempaa ja vähentää vaikutuksia lauttaväylän pohjaan.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom on nykyisin voinut hyväksyä virtuaalivaijerijärjestelmän käyttämisen aluskohtaisesti ja määräaikailla päätöksillä, mutta tässä siis esitettäisiin sille valtuus antaa teknisiä määräyksiä lossia koskevasta ohjauslaitteistosta ja sen hyväksynnästä. Selkeytettäisiin siis oikeustilaa, kuten äsken juuri mainittiin. Virasto voisi jatkossa myös hyväksyä uusia, fyysistä köyttä korvaavia ratkaisuja muutenkin kuin tilapäisellä, aluskohtaisella hyväksynnällä.

Arvoisa puhemies! Tämän esityksen tavoitteena on mahdollistaa todellakin virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen, parantaa turvallisuutta, saada aikaan ympäristöhyötyä, keventää toimijoiden hallinnollista taakkaa ja totta kai edistää myöskin teknologista osaamista. Toivon, että esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Vielä ehditään yksi puheenvuoro ottaa, jos on kolmen minuutin puheenvuoro paikaltaan. — Liikenne- ja viestintävaliokunnan varapuheenjohtaja, edustaja Torniainen.

17.22 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Todellakin tässä eduskuntasalissa on tästä hallituksen esityksestä käytetty puheenvuoroja, jotka ovat olleet positiivisia. Kiitos ministerille tästä hyvästä hallituksen esityksestä, joka noudattaa hallitusohjelmaa ja myöskin sitä Liikenne 12:n parlamentaarisen työryhmän työtä, jossa tämä on myöskin kirjattuna — siellä taidettiin kirjata siten, että valtio huolehtii maantieverkkoon sisältyvän maantielauttaliikenteen hoitamisesta ja rahoituksesta osana perusväylänpitoa. Totta kai

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

myöskin lossiliikenteessä kannattaa ottaa kaikki nykYTEKNIikka käyttöön ja myöskin ympäristöasioita hoitaa tällä tavalla.

Siellä Liikenne 12:n parlamentaarisessa työryhmässä myöskin linjattiin, että lauttapaikkojen korvaamista silloilla tarkastellaan mahdollisuuksien mukaan. Kuten nyttén VÄYLÄVIRASTON linjauksissa ja siinä rahoitusuunnitelmassa, hankesuunnitelmassa, on linjattu, niin siellä on kaksi lossia aiottu lähitulevaisuudessa korvata silloilla. Itse toivon, niin kuin tässäkin keskustelussa esimerkiksi edustaja Hoskonen on jo aiemmin ottanut esille, että aina mahdollisuuksien mukaan lossit voitaisiin korvata silloilla. Se on varmaankin pitkälle tulevaisuuteen kuitenkin kustannustehokas ratkaisu: käyttökustannuksia saadaan vähäisemmiksi ja niin pois päin. Etenkin tuolla Järvi-Suomessa, Kaakkois-Suomessa ja Saimaan alueella on useita sellaisia losseja, jotka voidaan tulevaisuudessa korvata silloilla, samoin myöskin saaristoalueella, ja sillä saadaan myöskin matkailua vietyä eteenpäin. Itse toivon, että tätä myöskin selvitetään yhä voimakkaammin, ja jos ei perusväylänpidosta näitä rahojakaan saada, niin sitten myöskin hankkeina.

Sitten haluan vielä nostaa, kun ministeri on täällä paikalla, tämän yksityisteiden lauttapaikkoja koskevan avustuksen, josta myöskin on linjattu, että se on sitten jatkossa vähintään 80 prosenttia todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista. Itse toivon, että se on nimenomaan vähintään se 80 prosenttia, ellei jopa enemmänkin, koska monet niistä losseista ovat myöskin sellaisia, joilla joudutaan sitten kilpailutuksen kautta aina hankkimaan sitä toimintaa, ja tässä viime vuosina siellä nousut kustannuksissa ovat olleet jopa kohtuuttomankin suuria.

Kaiken kaikkiaan kyllä lossiliikenne on hyvällä mallilla meillä Suomessa, ja sen tulee olla myöskin saatavissa kansalaisille kaikkina vuorokaudenaikoina ja kaikkina vuoden aikoina. Tämä uusi hallituksen esitys parantaa tätä mahdollisuutta. [Kimmo Kiljunen: Arvoisa puhemies, saanko työjärjestyspuheenvuoron?]

Andre vice talman Juho Eerola: Tyvärr avbryts nu debatten och behandlingen av ärendet, men var inte oroliga. Behandlingen av ärendet fortsätter under detta plenum efter att de övriga ärendena på dagordningen blivit behandlade.

Riksdagen avbröt behandlingen av ärendet klockan 17.26.

Riksdagen fortsatte behandlingen av ärendet klockan 18.38.

Förste vice talman Antti Rinne: Nu fortsätter behandlingen av ärende 8 på dagordningen som avbröts tidigare under detta plenum. — Debatten fortsätter. Ledamot Kiljunen, Kimmo, varsågod.

18.38 **Kimmo Kiljunen sd:** Arvoisa puhemies! Tämä puheenvuoro jäi tänne vähän niin kuin pohjiksi kohdasta, jossa me puhuttiin lossiliikenteestä ja sen turvallisuuden kehittämisestä. Siinä oli kysymys siitä, että tämmöistä vaijeriohjausjärjestelmää voidaan myöskin korvata virtuaaliohjausjärjestelmällä. Tekninen asia, josta täysi konsensus salissa päällä.

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

Minä olisin esittänyt ministerille kysymyksen, jota ei mahdollistettu siinä tilanteessa silloin, koska aika oli juuri mennyt umpeen ja ministerikin tietysti poistui. Kysymys olisi konkreettisesti se, onko tämäläinen tekninen ratkaisu, jossa eduskunta on täysin yksimielisesti, luonnollisesti, tällaista tulosta lisäävän toimenpiteen takana, onko tämä todella asia, joka täytyy nyt täysistuntosaliin tuoda keskusteluun. Ministerin kanssa keskustelimme hetki sen jälkeen, kun hän oli poistunut tästä virallisesta tilanteesta. Hän vain kyllä hyvin kiintoisella tavalla muotoili tähän asiaan, ja se olisi ollut kyllä hyödyllistä saada tälle salillekin kuultavaksi, miten ministeri tähän asiaan vastasi. [Mikko Lundén: Kerro!] — En pysty sanomaan enkä halua sanoa, koska hän minulle luottamuksellisesti sen sanoi. — Mutta on se tietysti totta, että me olemme menneet näillä muotomääräyksillä ehkä liian pitkälle, kun tällaisiakin asiat pakotetaan tänne saliin keskusteltaviksi. Tämä oli se minun puheenvuoroni, jonka olisin halunnut käyttää, silloin en päässyt käyttämään. Nyt se tapahtui tässä vähän niin kuin vahingossa.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Edustaja Lundén, olkaa hyvä.

18.39 Mikko Lundén ps: Kiitos, arvoisa herra puhemies! Tosiaankin, edustaja Kiljunen totesi oikein, että täällä on pidetty tänään todella hyviä puheenvuoroja lossiliikenteestä. Ja kyllä minä koen ainakin, että tämä on tärkeä asia tuoda tänne saliinkin. Ainakin meilläpäin, Turun saaristossa, lossiliikenne on välttämätöntä, joten haluaisin tässä sanoa kanssa muutaman sanan.

Hallituksen esityksellä ehdotetaan muutettavaksi liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain 6 §:ää, jossa säädetään maantielautoista. Losseilla olisi nykyisin teknisesti mahdollista käyttää perinteisen fyysisen ohjausköyden sijasta virtuaalista ohjausköyttä, joka tarjoaa lossinkuljettajalle saman visuaalisen navigoinnin avun kuin perinteinen ohjausköysi. Esityksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjausköyden korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen. Laki on tarkoitettu tulemaan voimaan 28. tätä kuuta 2022. Ja nyt minun on kyllä pakko antaa kiitosta, kun sen aika on: Mielestäni tämä hallituksen esitys on tällä kertaa oikein hyvä. Uudistus antaa eväitä kuljetusturvallisuuden positiiviseen kehittymiseen ja selkeyttää osin tulkinnanvaraisia asiakokonaisuuksia.

Arvoisa herra puhemies! Hallituksen esityksen tavoitteena on parantaa maanteiden lossiliikenteen turvallisuutta, taloudellisuutta ja ympäristöystävällisyyttä mahdollistamalla losseilta edellytetyn ohjausköyden korvaaminen virtuaalisella ohjausjärjestelmällä. Tavoitteena on, että Liikenne- ja viestintävirasto määrittäisi vesiliikenteen turvallisuuden varmistamisen kannalta keskeiset tekniset edellytykset perinteiselle ohjausköydelle sekä sitä korvaavalle järjestelmälle ja että virasto voisi jatkossa hyväksyä korvaavan järjestelmän muutenkin kuin tilapäisellä hyväksynnällä aluskohtaisesti.

Tahdon vielä kerran mainita, että esityksen tavoitteena on erityisesti lossiliikenteen turvallisuuden parantaminen mahdollistamalla lossin fyysisen ohjausköyden korvaavien virtuaalisten ohjausjärjestelmien nykyistä laajempi käyttöön ottaminen. Fyysisen ohjausköyden korvaaminen muulla järjestelmällä nykyistä laajemmin ja ilman aluskohtaisia poikkeuslupia voi tuoda jonkin verran säästöjä maantielauttaliikenteen järjestämiseen korjauskustannusten sekä taloudellisemmasta ajosta johtuvan polttoainekulutuksen vähenemisestä lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä, koska jokainen meistä tietää, kuinka kallista polttoaine on tällä hetkellä, valitettavasti. Samaten uusien teknologioiden hyödyntämisestä

Punkt i protokollet PR 2/2022 rd

syntyvillä säästöillä olisi osaltaan keskeinen vaikutus kustannusten kasvun hillitsemisessä ja sekä palvelujen että saatavuuden turvaamisessa myös pitkällä aikavälillä. Kuten mainitsin, näitä esityksiä, arvon hallitus, on mukava kannattaa. — Kiitos, arvoisa herra puhemies.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.