

Täysistunto

Tiistai 3.5.2022 klo 14.00—17.29

18. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi raideliikennelain muuttamisesta annetun hallituksen esityksen (HE 38/2022 vp) täydentämisestä

Hallituksen esitys HE 57/2022 vp

Lähetekeskustelu

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 18. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Lähetekeskusteluun varataan enintään 30 minuuttia. Asian käsittelyssä noudatetaan aikataulutettujen asioiden osalta sovittuja menettelytapoja. — Ministeri Harakka ilmeisesti käytti esittelypuheenvuoron äsken, eliikkä edustaja Koskela, olkaa hyvä.

Keskustelu

16.28 **Jari Koskela ps:** Arvoisa herra puhemies! Nyt käsittelyssä olevassa hallituksen esityksessä halutaan siis lisätä käytettävissä olevaa vaunukalustoa tilanteessa, jossa venäläinen raakapuu korvataan kotimaisella raakapuulla. Nyt käytössä oleva vaunukalusto ei riitä metsäteollisuuden tarpeisiin, ja siksi esityksellä halutaan mahdollistaa Suomessa olevien kansainvälisten vaunujen käyttö kotimaan sisäisiin kuljetuksiin.

Tässä yhteydessä haluaisin nostaa kuitenkin esille, että riittävän kaluston lisäksi tarvitsemme raideliikenteessämme myös lisää vaihtoehtoisia reittejä. Vaihtoehtoiset ja toimivat ratayhteydet turvaavat huoltovarmuutta siinä, missä riittävä kalustokin. Valitettavasti nykyisessä rataverkossamme on monia pullonkauloja, jotka aiheuttavat ruuhkia ja samalla hidastavat henkilöliikennettä.

Hallitusohjelmassa on kirjattuna vähäliikenteisten ja jo käytöstä poistettujen ratayhteyksien käyttöönotto. Mielestäni ensisijainen uudelleen käyttöön otettava raideyhteys olisi kaikki Suomen viisi pitkästä rataa yhdistävä Suomen kehärata, jota voitaisiin käyttää etenkin tavaraliikenteen tarpeisiin. Meillä on paljon panostettu pitkästä ratayhteyksiin. Poikittaisyhteydet ovat jääneet vähemmälle huomiolle.

Tämän poikittaisradan kautta saataisiin tavaraliikennettä jaettua tasaisemmin ympäri Suomea, myös pohjoiseen ja etelään. Näin muut ratayhteydet eivät ruuhkautuisi, ja Tampereen liikenteellisesti ongelmalliselle ratapihalle ei tarvitsisi mennä. Suomen kehärata on osin käytössä mutta pätkii Pori—Parkano—Haapamäki-välillä sekä Savonlinnan Laitaatsillan kohdalla. Huomattavaa on, että kehäradalta pääsee Porin lisäksi myös pohjoisen Suomen satamiin. Näihin vaihtoehtoisin reitteihin pitäisi nyt panostaa samalla, kun etsimme keinoja turvata vaunukaluston riittävä määrä.

Uutisista olemme saaneet lukea, että Saimaan kanava todennäköisesti suljetaan yhtenä Venäjän suorittamana painostuskeinona, jos ja kun Suomi liittyy Natoon. Tämä on aiheut-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

tanut itäisissä maakunnissa huolta siitä, miten rahti saadaan siirrettyä satamiin. Saimaan kanavan kautta kulkeva liikenne voitaisiin siirtää kokonaan kehäradalle ja sitä kautta esimerkiksi Porin satamaan. Huomionarvoista on, että Porissa on jo LNG-terminaali. Tämä antaa mahdollisuuden käyttää Pori—Parkano—Haapamäki—Savonlinna-ratayhteyttä vähäpäästöisten biokaasuvetureiden pilottikohteena.

Porin sataman strateginen sijainti ja rooli ovat nyt tässä maailmanpoliittisessa tilanteessa ja todennäköisen Nato-jäsenyyden myötä korostuneet aivan uusiin sfääreihin. Porin satama toimii puolustuslogistiikankin kannalta paremmin kuin Suomenlahden satamat. Porin sataman kautta on lyhin yhteys muihin Pohjoismaihin. Sadalla miljoonalla saisi kunnostettua välin Porista Niinisaloon — sata miljoonaa on sama summa, jota on suunniteltu käytettäväksi Saimaan kanavan kunnostamiseen. Tämä väli on erityisen tärkeä jo Niinisalon varuskunnan ja yhteisten sotilasharjoitustenkin takia.

Tälläkin hetkellä on Niinisalon kankaalla käynnissä laaja sotavoimien Arrow 22 -harjoitus, jossa ovat mukana muun muassa Viro, Latvia, Yhdysvallat ja Iso-Britannia parasta aikaa. Olin eilen siellä vierailulla, pääsin näkemään sen myös konkreettisesti. He ovat tuoneet mukanaan raskasta kalustoa sinne paikan päälle. Raiteilla kaluston siirtäminen harjoitusalueille on huomattavasti helpompaa kuin kumipyörillä siirrettäessä, sen me tiedämme, jolloin ne tuovat ongelmia myöskin muulle liikenteelle. Tänäinkin kun tulin tänne, niin moottoritillä tuli vastaan lavetteja aika monta, ja ne olisi ollut helpompi siirtää raiteita pitkin sinne Niinisaloon. — Kiitoksia.

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

16.32 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Ehkä tähän edelliseen puheeseen nopeasti tarttuen: On totta, että tämä Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan asettaa meillä Suomessa liikenneinfran suhteen niin huoltovarmuuden kuin ylipäättänsäkin tämän maan toimivuuden osalta meidät asentoon, jossa me joudumme katsomaan, mitkä ovat vaihtoehtoiset kuljetusmuodot niille, mitä ei pystytä nyt tekemään. Tässä toki on tärkeää katsoa koko Suomea.

Mitä tulee sitten Saimaan kanavaan ja huoleen siitä investoinnista, joka Saimaan kanavaan on suunniteltu, jonka oli tarkoitus vuosia viedä eteenpäin ja tuoda vesikuljetusmahdollista, ympäristöystävällisempää kuljetusmuotoa itärajan ja erityisesti teollisuuden tarpeisiin, niin tämä huoli, joka nyt tämän Saimaan kanavan liikennöinnin loppuessa on, ei kyllä korjaannu sillä, että me katsomme investointeja esimerkiksi länsirannalta, vaan meidän on pakko katsoa myöskin, kuinka me siihen katastrofiin, joka nyt koetaan tuolla itärajalla, pystymme vastaamaan, kuinka me pystymme antamaan näköalaa niille teollisuuden toimijoille, jotka nyt ovat valmistautuneet väliaikaiseen liikennöintiin muutoin kuin tämän Saimaan kanavan kautta. Hehän olivat tehneet valmistautumista jo sen pohjalta, että Saimaan kanavan kunnostus olisi alkanut, ja tämä nyt varmasti pitkittyy, joten kyllä siellä on erityisen tärkeää nyt siihen raidekapasiteettiin panostaa, ja tässä tietenkin Luumäki—Joutseno-väli kaksoisraiteen osalta on ensiarvoisen tärkeä, koska nyt tämän Saimaan kanavan poistumisen myötä 50 000 rekkalastillista siirtyy tielle ja se ei kyllä hiilijalanjäljessä kilpaile kansainvälisten yritysten kanssa, joiden kanssa nämä suuret toimijat taistelevat.

Tosiaan kun tässä nyt näitä kaluston siirtolupia helpotetaan ja suomalaisessa omistuksessa olevien rekisteröityjen vaunujen käyttöä tehdään lainsäädännöllä väliaikaisesti mah-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

dolliseksi, niin olen ymmärtänyt niin, että suomalaisessa omistuksessa on noin 1 400 puutavaravaunua mutta tämän lisäksi oli tarkoitus, että vaunukalustoa myös vuokrattaisiin Baltiasta, eli tämäkään ei riitä täysin sitä kotimaan sisäistä puuliikennettä vielä helpottamaan. On tietenkin myös merkittävää siltä osin, että tämä lainsäädännössä mahdollistetaan.

Ministeri voi kenties vastata, jos tarpeelliseksi katsoo, kuinka tämä Kaakkois-Suomen, Itä-Suomen kulkuvaje nyt tullaan sitten tämän investointipäätöksen perumisen myötä [Puhemies koputtaa] kenties ratkaisemaan.

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

16.35 Sari Essayah kd: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Edustajat Koskela ja Kymäläinen nostivat kyllä nyt erittäin tärkeän asian esille. Ministerihän on muutama päivä sitten lausunut, että tämä 95 miljoonan euron aiottu investointi Saimaan kanavaan on peruttu. Näissä olosuhteissa on tietenkin aivan ehdottomasti tärkeää näin menetellä, mutta samanaikaisesti tulee sitten se ongelma, millä tavalla me tuolla Itä-Suomessa pidämme huolta siitä, että tavara liikkuu. Tässä ei todellakaan riitä pelkästään se, että lainsäädännöllä tätä kalustoa nyt yritetään saada, vaan pitäisi myöskin pystyä pitämään meidän väylät siellä kunnossa. Olikohan muistaakseni Pohjois-Karjalan maakuntajohtaja, joka jo esitti sitä, voitaisiinko tämä raha, mitä oli aiottu, nyt ottaa näille itäisen Suomen väylille, niin itäradalle kuin myöskin sitten maanteille, koska on myöskin huoltovarmuuskysymys, millä tavalla me pystymme itäisessä Suomessa varmistamaan tavaroiden siirtymisen paikasta toiseen.

Kun ajattelee näitä isoja ratahankkeita, joita nyt Suomessa on ollut Liikenne 12 -ohjelmankin puitteissa, niin itäpuolihan siinä jäi vähän heikommalle, joten siinä mielessä nyt olisi oikea aika satsata nimenomaisesti sinne. Tässä yhteydessä täytyy myöskin muistuttaa sitten näistä lannoitteitten kulkureiteistä: nämä ovat myös sellaisia, jotka ruokaturvan kautta näkyvät sitten meidän elintarviketurvallisuudessa. Tämä olisi hyvä huomioida myöskin.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Ministeri Harakka, kaksi minuuttia.

16.37 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Kiitos, puhemies! Tarkennan nyt vain sen verran Saimaan kanavan sulkujen uudistamishankkeen osalta, että liikenne- ja viestintäministeriö tulee esittämään lisätalousarvion yhteydessä tämän eduskunnan jo hyväksymän investoinnin purkamista, eli siis se edellyttää hallituksen esitystä ja se edellyttää tietysti eduskunnan hyväksyntää, jos — ja uskallan sanoa kun — tähän järjelliseen ratkaisuun järjestöjänä aikana voidaan päätyä. Siinä on käytännön syitä, siinä on periaatteellisia syitä. Toimintaympäristö kanavalla on ollut, kuten kaikki tietävät, nyt jo pitkään haasteellinen ja vaikea, mutta on selvää, että Suomi ei myöskään hyökkääjävaltiota halua hyödyttää investoinneilla.

Tietysti seuraava kysymys on sitten se, että mikäli tämä sitoumus voidaan säästää, niin mitä seuraavaksi. Me olemme ymmärtääkseni tässäkin salissa perusväylänpidon osalta yksimielisiä siitä, että niitä 17 miljoonan euron lisäsäästöjä, jotka momenteillemme sijoitettiin tämmöisessä kehysmenettelyssä, ei poisteta tästä tienpidosta, joka joka tapauksessa on kokenut ja tulee kokemaan kovia sekä aivan ennennäkemättömän kelirikon takia että bitumin erittäin ikävällä tavalla nousseen hinnan takia, ja voidaan kai siis todeta, että tämä vaatii myöskin ainakin joiltain osin huomiota tavalla, jonka eduskunta perusväylänpidon osalta

Pöytäkirjan asiakohta PTK 48/2022 vp

ta on yksimielisesti ja myös Liikenne 12 -suunnitelmassa halunnut. Voitaneen sanoa, että Ukrainan sodan kaukaisimmat luodinreiät löytyvät Suomen tiestöstä.

Ensimmäinen varapuhemies Antti Rinne: Kiitoksia. — Ja vielä edustaja Kymäläinen, olkaa hyvä.

16.39 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! Todella nyt on tällä kaudella tehty historiallinen 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, jolta valitettavasti kyllä vähän kuin matto olisi jalkojen alta vedetty siltä osin, että tähän sitten osuivat nämä suuret leikkaukset ja siltä osin tämän 12-vuotisen ohjelman periaatteellisuus ikään kuin kyseenalaistuu. Mutta ymmärrän sen, ja olen itsekin vahvasti sen kannan puolestapuhuja, että perusväylänpidosta ei leikata. Mutta en myöskään pysty hyväksymään sitä, että johonkin kolkkaan Suomessa syntyy sitten investointivelkaa, joka on ollut merkittävä koko Itä-Suomen alueella ja teollisuudessa. Sen vuoksi toivon, että kehitysinvestointeja ja perusväylänpitoa ei tässä ikään kuin yhdistettäisi vaan nähtäisiin myös se tarve, joka vääjäämättömästi tämän myötä Itä-Suomeen syntyy. Kysymys on kansantaloudellisesti — kuten tuossa äsken keskusteltiin juuri raideliikenteestä, ja vielä tämänkin kohdalla tulisi näistä lakiehdotuksista keskustella — nimenomaan tämän metsäteollisuuden toimintaedellytysten turvaamisesta. Emme me niillä vaunuilla mitään tee, jos ne vaunut eivät mahdu sinne raiteille. Tämä huoli on meidän jollakin tavoin ratkaistava.

Ja todella nyt kun on tämä uusi tilanne, joka Venäjän hyökkäyssodan myötä on koko Eurooppaan kohdistunut, joudumme miettimään uudella tavalla sitä, miten me huoltovarmuuden kautta vaihtoehtoisia reittejä tai muita turvaamme. Varmasti tämä tulee myös hallituksen eteen jossakin vaiheessa. Jotta tämä olisi toimivaa, niin se voi vaatia lisätalousarvioita tai lisäbudjetteja myös tämän liikenteen osalta, jotta tuosta toimivuudesta tulevaisuudessa voidaan huolehtia, koska liikennehankkeet eivät kovin nopeasti valmistu. Me tiedämme, että suunnittelut täytyy saada vauhdikkaasti liikkeelle, jos me katsomme muutamiakaan vuosia eteenpäin.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

[Keskustelu asiasta sallittiin päiväjärjestyksen 17. asiakohdassa]