

Plenum

Tisdag 29.11.2022 kl. 13.59—20.30

13. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om tillståndsförfaranden och andra administrativa förfaranden för vissa projekt avseende det transeuropeiska transportnätet samt till lagar om ändring av lagen om trafiksystem och landsvägar samt 74 § i banlagen

Regeringens proposition RP 290/2022 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Juho Eerola: Ärende 13 på dagordningen presenteras för remissdebatt. Talmanskonferensen föreslår att ärendet remitteras till kommunikationsutskottet.

För remissdebatten reserveras även här till en början högst 30 minuterna. Vid behandlingen av ärendet följer riksdagen det för ärenden med tidtabell överenskomna förfarandet. — Minister Harakka, varsågod.

Debatt

17.06 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka (esittelypuheenvuoro): Kiitos, puhemies! Käsittelyssä on nyt hallituksen esitys, joka liittyy ennen kaikkea liikennehankkeiden hallinnollisiin menettelyihin. Esitykseen sisältyvällä uudella lailla pannaan täytäntöön niin sanottu Smart TEN-T -direktiivi, joka koskee ennen kaikkea Euroopan laajuisen liikenneverkon eli TEN-T-verkon suurten ydinkäytävähankkeiden lupamenettelyitä. Direktiivin mukaisesti laissa säädettäisiin näiden hankkeiden lupamenettelylle yhteenlaskettu enimmäiskesto neljä vuotta. Lisäksi laissa säädettäisiin Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin tehtäväksi koordinoida yhteistyötä hankkeen toteuttajien ja muiden viranomaisten kesken ja seurata hankkeen hallinnollisten menettelyiden etenemistä määräajassa. Tämän Smart TEN-T -direktiivin tavoitteena on nopeuttaa Euroopan laajuisen TEN-T-verkon hankkeiden lupamenettelyitä ja edistää sitten TEN-T-verkon valmiiksi saattamista. Tässä hallituksen esityksen valmistelussa olemme yhdessä eri viranomaistahojen kesken pyrkineet löytämään mahdollisimman hyvin suomalaiseseen järjestelmään sopivat ja kaikkien osapuolten kannalta mahdollisimman tehokkaat ratkaisut tämän direktiivin edellyttämän määräajan toteuttamiseksi.

Arvoisa puhemies! Toiseksi tämä esitys koskee maanteiden toiminnallisista luokista päättämistä, siis sitä, onko maantie valtatie, kantatie, seututie vai yhdystie. Nykyisin asiasta on lain mukaan säädettävä asetuksella. Tämä on käytännön kannalta kankeaa. Erityisesti tiehankkeisiin liittyvät teiden luokkien määrittelytarpeet olisi voitava hoitaa sujuvasti tämän tiehankkeen hallinnollisen käsittelyn yhteydessä. Siksi hallitus ehdottaa, että maantien toiminnallisen luokan vahvistaisi jatkossa Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Tämän esityksen maantien luokasta tai sen muuttamisesta valmistelisi maanteiden tienpidosta vastaava ely-keskus tai Väylävirasto. Laissa säädettäisiin lisäksi alueiden, maakuntien

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

liittojen ja kuntien sekä muiden tahojen mahdollisuudesta osallistua valmisteluun. Tämän esityksen tarkoituksena ei ole muuttaa maanteiden luokittelun perusteita vaan sujuvoittaa päätöksentekoa. Samalla tavoitteena on varmistaa riittävä valtakunnallinen yhtenäisyys maanteiden luokittelussa. Sen vuoksi ehdotamme, että valtioneuvoston asetuksella voitaisiin antaa laissa säädettyjä periaatteita täsmentäviä tarkempia säännöksiä siitä, millä perusteilla maantiet ovat valta-, kanta-, seutu- tai yhdysteitä. Tämän maanteiden toiminnallisen luokituksen päivittäminen on yksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsunnitelman eli Liikenne 12:n toimenpiteitä. Lainmuutosten lisäksi liikennehallinto selvittää erillisessä prosessissa yhteistyössä alueellisten liikennejärjestelmätoimijoiden kanssa mahdollisia tarpeita päivittää yksittäisten teiden luokkia.

Arvoisa puhemies! Toivon, että tämä pääasiallisesti hallinnollisia kysymyksiä sisältävä esitys saa myönteisen vastaanoton täällä eduskunnassa. — Kiitos.

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

17.09 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Aivan tärkeä esitys tämäkin hallituksen esitys. Mikäli oikein ymmärsin, arvoisa ministeri, kyllähän tämä neljän vuoden määräaika, jolloin nämä lupahankkeet on käsiteltävä, on turkasen pitkä aika. Meillä on tässä talossa keskusteltu aika moneen kertaan siitä, pitäisikö lupamenettelyjen olla lyhyempiä. Ei voi olla niin, että jonkun hankkeen lupamenettely kestää vuosia ja vuosia ja sitten itse asiassa se vahinko pahenee, mitä varten sitä hanketta on käynnistetty, ja tilanne vaikeutuu koko ajan. Nyt kun ministeri on paikalla, niin rohkenen kysyä, onko tässä tavoitteena... En tiedä, paljonko nykyinen menettely kestää, mutta veikkaisin, että neljä vuotta on kyllä kohtalaisen pitkä aika. Kyllä tämän tasoissa asioissa pitäisi vähän nopeammin pystyä päätöksiä tekemään. Totta kai, eihän se neljän vuoden määräaika estä tekemästä vaikka vuodessa niitä päätöksiä.

Toinen asia, arvoisa puhemies ja kunnioitettu ministeri, mistä haluaisin kysyä vielä tarkemmin: Kun tuo Venäjän tilanne, kuten kaikki tiedämme, on aivan todella todella vaikea tilanne koko maailman kannalta, ja se on vaikuttanut meidän kansantalouteemme paljon, kun liikenne on loppunut, muun muassa Saimaan kanavan liikenne, niin rohkenen kysyä teiltä, arvoisa ministeri, siitä, että meillä on vuosikymmeniä puhuttu kotimaisen väyläverkon eli kotimaisten sisävesireittien avaamisesta, Kymijoen kanavoinnista, koska se nostaisi meidän metsäteollisuuden kannattavuuden aivan uudelle tasolle. 80 prosenttia Suomen metsäteollisuuden kapasiteetista tulisi ympärivuotisen vesireitin piiriin, joka olisi täysin Suomen rajojen sisällä. En jaksakaan ymmärtää, arvoisa ministeri, että me rahoitamme ulkomaista kanavaverkkoa maksamalla sinne rahaa, ja pahoin pelkään, arvoisa ministeri, että nykyisessä tilanteessa mennään vähintään kymmenen vuotta. Olisiko nyt vihdoin ja viimein aika käynnistää se Kymijoen kanavan hanke ihan uudestaan, koska se toisi tälle maalle niin paljon hyvää, ja tietäisimme, että se on toimiva verkko seuraavat sata vuotta aivan varmasti?

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Edustaja Torniainen.

17.11 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kiitos ministeri Harakalle esittelystä. — On erittäin hyvä, että EU-lainsäädäntöä saadaan myöskin tänne Suomeen nopeasti voimaan ja myöskin käytäntöön. Tämä hallituksen esityshän on käytännössä teknistä lain-

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

säädäntöä, jossa ei tule käytännössä juurikaan mitään erikoista, ja uskon, että tämän ei pitäisi herättää myöskään suuria poliittisia intohimoja.

Tavoitteena on sujuvoittaa maanteiden toiminnallisia luokkia koskevaa päätöksentekoa, ja se on hyvä asia. Itse haluan tässä yhteydessä tuoda eteen, että Suomeen ei tarvitse rakentaa omasta mielestäni valtateitä ja moottoriteitä. Omasta mielestäni meidän liikenteseen riittävät niin sanotut kaksi plus kaksi -kaistaiset, keskikaiteelliset maantiet. Ne ovat sujuvia, ja toivoisi myöskin, että sellaisia hankkeita viedään eteenpäin. Ne ovat myöskin kustannustehokkaita taloudellisesti Suomen mittakaavassa, ja niillä teillä kyllä Suomen maantieliikenne kulkee sujuvasti.

Kaiken kaikkiaan itseni, ja myöskin keskustan, mielestä TEN-T-rahoitusta pitää saada jatkossakin Suomeenkin, meidän liikenneväylähankkeisiin. Monesti olen kuullut sitä — ja varmaan on vähän tottakin — että meillä ollaan aikaisempina vuosina oltu hieman jäljessä näissä hakumenettelyissä, mutta kiitos ministeri Harakalle siitä, että tätä asiaa on nostettu esille ja tässä ollaan oltu aktiivisia ja nimenomaan näissä suurissa väylähankkeissa — viitataan vaikkapa ratahankkeisiin — ollaan haettu myöskin tätä TEN-T-rahoitusta. Se on erittäin hyvä asia, ja toivon, että tätä menettelyä viedään eteenpäin.

Kaiken kaikkiaan haluan tässä yhteydessä, kun puhutaan maanteistä ja suurista väylähankkeista, kiittää myöskin ministeri Harakkaa siitä, että meillä on tällä hallituskaudella ja eduskuntakaudella saatu lisää perusväylänpidon rahoitusta ja sitä isoa työtä, mikä tehtiin Liikenne 12:ssa, valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa, ollaan viety määrätietoisesti eteenpäin, ja toivon, että sitä myöskin ensi kaudella viedään eteenpäin. Ihan niin kuin ministeri Harakka toi esille, tämä hallituksen esitys on myöskin osa sitä Liikenne 12 -järjestelmän toteuttamista.

Toinen varapuhemies Juho Eerola: Näin. — Ministeri Harakka, olkaa hyvä.

17.14 Liikenne- ja viestintäministeri Timo Harakka: Arvoisa puhemies! Kiitoksia näistä kommentteista, ja kiitoksista erityisesti kiitos. — Tämä neljän vuoden määräaika, johon edustaja Hoskonen tässä viittasi, tulee suoraan sieltä direktiivistä. Se oli se neuvottelussa saavutettu tulos. Totta kai on niin, että toki voidaan nopeamminkin edetä. Tämä on ikään kuin se takaraja. Kuitenkin se tarkoittaa sitä, että hankkeen toteuttajan ei tarvitse nyt kaikkia niitä menettelyitä laittaa yhtä aikaa vireille siinä prosessissa. On tietenkin tärkeitä, että viranomaiset tekevät yhteistyötä, että varmasti tässä neljän vuoden määräajassa, siis maksimijassaan, pysytään.

Laajemmin TEN-T-verkosta voi ehkä sanoa, että sitä käsitellään Brysselissä liikenne-neuvostossa nyt tässä itsenäisyyspäivän aattona, ja sitten on mielenkiintoista nähdä, millä tavalla tavoitteemme ovat sen TEN-T-kartaston mukaan toteutuneet. Kovasti on tehty työtä ja virkakunta on ahkeroinut sen eteen, että Suomen edut ja varsinkin tämän uuden maailmantilanteen tuomat haasteet huomioitaisiin entistä paremmin TEN-T-verkossa myöskin siten, että siitä koituisi myöskin Suomen huoltovarmuudelle ja läntisille yhteyksille hyötyä. Tämä työ on määrätietoista, samoin kuin tietysti Connecting Europe Facility-, CEF-rahoituksen haku, johon edustaja Torniainen tässä viittasi.

Me olemme pyrkineet suunnitelmallisella toiminnalla rytmittämään hankkeet silloinkin, kun rahoitusta ei ole ylenpalttisesti saatavilla siten, että se EU:n rahoituksen osuus voitaisiin maksimoida. Sehän kuitenkin edellyttää tiettyä kansallista vastinrahaa, ja silloin on tarkkaa, että saadaan riittävä määrä oikea-aikaisia hankkeita liikkeelle. Tässä ollaan kyllä

Punkt i protokollet PR 131/2022 rd

kohtalaisen hyvin onnistuttukin ja tullaan varmasti tämä Liikenne 12 -suunnitelman myötä onnistumaan vielä paremmin. Vuonna 21 saavutimme ensimmäistä kertaa yli 100 miljoonan euron tukitason. — Kiitos.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.