

Plenum

Tisdag 15.5.2018 kl. 14.00—16.23

3. Regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om inrättande av Transport- och kommunikationsverket, ändring av lagen om Trafikverket och till vissa lagar som har samband med dem

Regeringens proposition RP 61/2018 rd

Remissdebatt

Andre vice talman Tuula Haatainen: 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! Digitalisaatio, teknologinen kehitys, ilmastonmuutos sekä kaupungistuminen ja älykäs maaseutu ovat globaaleja megatrendejä, jotka muuttavat liikenteen ja viestintän toimintaympäristöä. Nopeasti muuttuvassa maailmassa myös viranomaisten roolia on jatkuvasti tarkasteltava uudelleen. Jotta monimuotoisiin ja muuttuviin tulevaisuuden haasteisiin pystytään vastaamaan, julkisen hallinnon on pystyttävä lisäämään strategista ketteryyttä ja edelleen vähentämään pirstoutumista ja siiloutumista. Hallintoa uudistamalla varmistamme sen, että Suomi voi tulevaisuudessakin jatkaa menestyksen tiellä ja että asiakkaat saavat tehokkaasti viranomaisilta tarvitsemansa palvelut. [Hälinää]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Anteeksi, ministeri. — Pyydän edustajia käymään keskustelut tuolla ulkopuolella. Kuunnellaan esittelyä.

Kiitos. — Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen tarkastelunäkökulma ei ole pelkästään nykytilanteessa, vaan virastouudistuksella pyritään valmistamaan hallinnonalan rakenteet nähtävissä oleviin tulevaisuuden muutoksiin. Digitalisaatio, palveluistuminen sekä robotisaatio ja tiedon merkityksen lisääntyminen muuttavat asiakkaiden tarpeita ja samalla liikenne- ja viestintäviranomaisille kohdistuvia vaatimuksia. Esitys sisältää ehdotuksen perustettavasta uudesta virastosta. Liikenteen turvallisuusvirasto, Viestintävirasto ja Liikenneviraston tietyt toiminnot yhdistettäisiin uudeksi Liikenne- ja viestintävirastoksi. Nykyisen Liikenneviraston nimi muuttuisi Väylävirastoksi.

Arvoisa puhemies! Esitykseen sisältyvät virastolait sääntelevät tarkemmin virastojen tehtäviä. Tavoitteena on selkeyttää virastojen toiminta-alaa ja tehtäväjakoja.

Liikenne- ja viestintävirastoon siirtyisivät kokonaisuudessaan nykyiset Liikenteen turvallisuusviraston ja Viestintäviraston tehtävät. Lisäksi tähän uuteen virastoon siirtyisivät Liikennevirastosta sellaiset tehtävät, jotka eivät suoraan liity väylänpitoon, kuten merikaritoitus, valtioneuvoston liikennevirasto, liikkumisen palvelut ja älyliikenne sekä määräys-

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

tenantovaltuudet. Uusi virasto olisi vastuussa sääntely-, lupa-, rekisteri- ja valvontatehtävistä. Sille kuuluisivat myös liikenteen ja viestinnän markkinavalvontatehtävät. Virasto hyväksyisi yleis-, tie- ja ratasuunnitelmat sekä myöntäisi turvallisuus- ja käyttöönottoluvat. Virasto olisi toimivaltainen VTS-viranomainen ja tuottaisi muille viranomaisille ajantasaista meritilannekuvaa.

Kyberturvallisuuskeskus sekä rautatiealan sääntelyelin toimisivat Liikenne- ja viestintävirastossa, mutta itsenäisinä toimijoina.

Väylävirasto olisi vahva väyläomaisuuden omistaja ja tilaajaorganisaatio. Sen vastuulla olisivat tie-, rata- ja meriliikenteen väylät, niiden palvelutasosta ja kunnossapidosta huolehtiminen sekä väylien kehittäminen. Viraston tehtävänä olisi myös liikenteen ja maankäytön yhteensovittaminen sekä toimiminen läheisessä yhteistyössä maakuntien ja kuntien kanssa. Erityistehtävinä virastolla olisivat edelleen talvimerenkulun viranomais- ja tilaajatehtävät. Väylävirasto vastaisi liikenteenohjauksen järjestämisestä ja tekisi sitä koskevat sopimuksen Liikenteen ohjausyhtiön kanssa. Väylävirasto tilaisi Liikenteen ohjausyhtiöltä tie-, meri- ja rautatieliikenteen liikenteenohjaus- ja hallintapalvelut valtion väyläverkolle sekä myös muiden viranomaisten tarvitsemat palvelut.

Maakuntauudistukseen liittyen Liikenne- ja viestintävirasto osallistuisi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmien laatimiseen omalla toimialallaan. Lisäksi virasto avustaisi ministeriötä valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitelman valmistelussa ja tavoitteiden yhteensovittamisessa. Väylävirasto puolestaan olisi maakuntien ensisijainen kumppani. Virasto ohjaisi maakuntien tienpitoa sopimusjärjestelyin ja osallistumalla maakuntien tienpidon suunnitelmien laadintaan sekä maankäytön yhteistyöhön.

Arvoisa puhemies! Virastojen toiminnan perusta on osaava ja ammattitaitoinen henkilöstö. Tarkoituksena olisi, että virastojen nykyinen henkilöstö siirtyisi tai jäisi tehtäviensä mukana siihen organisaatioon, johon heidän hoitamansa tehtävät siirtyvät tai jäävät. Liikenne- ja viestintävirasto olisi henkilömäärältään suurin hallinnonalan virasto. Sinne siirtyisi alustavan arvion mukaan noin 890 henkilötyövuotta. Väylävirastoon jäisi noin 400 henkilötyövuotta.

Virastorakennetta uudistamalla voimme paremmin palvella kansalaisia ja yrityksiä, helpottaa arkea, lisätä kasvua ja uutta yritystoimintaa sekä edistää yleistä hyvinvointia.

Arvoisa puhemies! Eduskunnalle on nyt annettu hallituksen esitys, johon sisältyvät ehdotukset liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan virastouudistuksen toteuttamisesta. Toivon, että esitys saa eduskunnassa myönteisen vastaanoton, jotta voimme toteuttaa nämä tärkeät uudistukset. — Kiitos.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Avataan keskustelu asiasta.

14.07 Mikko Alatalo kesk: Arvoisa rouva puhemies! Esiitetty virastouudistus edistää liikenteen digitaalisten palveluiden ja liiketoiminnan kehittämistä ja rakentamista. Uudistus vahvistaisi myös tällaista poikkihallinnollisuutta. Se kokoaisi viestintä- ja liikennesektorin palvelut yhteen helposti lähestyttävään palvelukokonaisuuteen, jota kansalaisten on siis mahdollista lähestyä.

Väylähallinnon uudistuksessa pitää huoli siitä, että väylien kunnossapitorahoitus — mukaan lukien alemman tiestön rahoitus — turvataan. Liikenneverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä tulee ottaa huomioon raskaan tavaraliikenteen tarpeet, eli teitä ja väyliä pitää rakentaa sinne, missä sitä kansantuotetta myös tehdään, eli myös maakuntiin. Yk-

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

sityistieverkko tulisi ottaa huomioon tehtäessä valtakunnallista ja maakunnallista valmistelua, ajatellaanpa vaikka meidän puuhoiltoa.

Ja todellakin on tärkeää, että Kyberturvallisuuskeskus on mukana tässä. Se on tätä päivää, ja meidän täytyy olla siinä ajankohtaisia, mutta erityisesti toivon sitä, että virastouudistus takaa sen, että Suomessa säilyy tasapainoinen aluekehitys ja koko Suomi pysyy asutuna, ja ihmisiä ei keskitetä pelkästään suuriin kaupunkeihin vaan uudistus on myös mahdollisuus rakentaa kunnon infraa todella muuallekin Suomeen.

Viraston yhdistämisellä ja toiminnan tehostamisella voidaan edistää myös norminpurkaa. On kyettävä vielä osoittamaan, mitä säästöä virastouudistuksella tavoitellaan ja miten sitä mitataan. Ainakin asiantuntijoiden mielipiteet ovat olleet liikennevaliokunnassa tähän myönteisiä, että tämä kannattaisi tehdä.

Todellakin toivotaan, että tällä voimme tehostaa liikenteen ja viestinnän sektorin toimintaa.

14.09 Timo Heinonen kok: Arvoisa rouva puhemies! — Hyvä ministeri, kiitos esittelystä. — Muutokset ovat suuria tällä liikenteen sektorilla ja viestinnän sektorilla, ja tämä virastouudistus tulee tähän isoon kokonaisuuteen. Täytyy toivoa, että se onnistuu hyvin.

Liikenne ja viestintä ovat nimittäin erittäin suuressa murroksessa. Digitalisaatio, liikenteen palveluajattelu ja liikennemarkkinointi ja sen syntyminen lähentävät merkittäväällä tavalla tulevaisuudessa ja jo tälläkin hetkellä liikenteen ja viestinnän toimialoja. Tässähän yhdistetään nyt Trafi ja Viestintävirasto Liikenne- ja viestintävirastoksi tämän virastouudistuksen toisena kokonaisuutena. Silloin erottuvat liikenne ja fyysinen väylänpito eli väyläinfra toisistaan eri virastoihin, kun Väylävirasto ryhtyy sitten tätä toista puolta hoitamaan.

Tavoite on minun mielestäni oikeansuuntainen eli vahvistaa tätä kokonaisuutta ja nimenomaan yhdistää sitä ajattelua, niin kuin edustaja Alatalo toi esille tämän poikkihallinnollisuuden ja rajapintojen rikkomisen. Se on tässä oleellisen tärkeässä roolissa.

Yhteistyötä tarvitaan varmasti jatkossakin, ja silloin tärkeäksi tulee tämä Väylävirasto, sen rooli tulee olemaan erittäin oleellinen. Tienpidon ohjausmallin toiminnan on onnistuttava käytännössäkin, että tämä kokonaisuus saadaan toimivaksi. Väyläverkkoa tulee kehittää.

Ja olen tyytyväinen siihen, että, ministeri Berner, olette aktiivisesti nostanut esille tätä korjausvelkakysymystä ja myös näitä isoja hankkeita ja sitä, että myös tulevilla vaalikausilla pitää jatkaa tätä korjausvelan umpeen kuromista. Tarve on ehkä 200—400 miljoonaa vuositasolla, että me pystymme pitämään huolta meidän tieverkostamme. Olen iloinen, että teidän aikananne tähän on tartuttu.

14.11 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Uudistuksen tuulet puhaltavat liikennesektorille, ja se on hyvä näin. Tulevaisuus vaatii uudistuksia myös virastojen tehtävänjaossa, ja on tärkeää, että turvallisuus ja älyliikenne ja sääntely ja lupaviranomaiset keskittyvät saman viraston ja hallinnon alle tulevaisuudessa. Tulee oikeanmukainen tilannekuva ja asioiden hallittavuus on parempaa.

Tärkeää tässä muun muassa on myös se, että Väylävirasto — johon, kuten tuossa esittelypuheenvuorossa kuultiin, sisältyy 400 henkilötyövuotta — tulee hallitsemaan tie-, rata- ja meriliikenteen väyliä, ja niiden kehittäminen on tulevaisuudessa Väyläviraston tärkein tehtävä. Hyvä yhteistyö maakuntien ja kuntien päättäjien kanssa on tärkeää ja toivonkin,

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

että maakuntauudistuksen myötä Väyläviraston ja maakuntien hyvä yhteistyö lähtee liikkeelle. Näin saadaan Suomen perusväylät ja miksei nämä isommatkin väylät hyvään kuntoon. Väylävirastolle kuuluvat myös tiesopimukset ja ylläpito. Näissä asioissa maakuntien tehtävä ja merkitys kasvavat.

Haluaisinkin kysyä ministeriltä: auttaako Väyläviraston perustaminen tulevaisuudessa myös tähän rahoitusongelmaan, millä näitä perustienpidon ja suurempien investointien rahoituksia tehdään, ja mahdollistaako tällainen virastouudistus helpommin tämän rahoituksen valmistelun? Tässä suunnitteluvaiheessa virastojen välinen yksimielisyys on myös hyvä, koska sillä taataan, että työpaikoilla, jotka uusiin virastoihin siirtyvät, henkilökunta mielellään lähtee tähän uudistukseen mukaan, kun valmistelua tehdään yksimielisesti.

14.13 Ari Torniainen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Liikenne ja viestintä on aivan maailmanlaajuisesti todella suuressa murroksessa, ja kehitystä tapahtuu valtavasti, ja Suomen on oltava myöskin tässä kehityksessä mukana, ja kiitos liikenneministeri Bernerille näistä tehtävistä, mitä olette tehneet. Suomi on etujoukossa muutoksessa. Tällä hallituksen esityksellä, tällä uudistuksella vastataan liikenteen ja viestinnän murrokseen, mikä on tapahtumassa. Liikenne- ja viestintäpalvelut nivoutuvat nykyistä tiiviimmin yhteen ja ovat oikeastaan yhtä kokonaisuutta ja muodostavat toisiaan tukevan kokonaisuuden. Tärkeää on edistää myös tulevaisuudessa hallinnon tuottavuutta, sujuvoittaa sääntelyä ja myös turvata ihmisille luotettavat ja sujuvat liikenneverkot koko Suomessa, nimenomaan koko Suomessa.

Tämä uudistus on erittäin laaja ja koskee paljon henkilökuntaa myöskin. Tuo hallituksen esitys, 1 760 sivua, on iso lakipaketti, ja sen kahlaaminen ja läpikäyminen vaatii aikaa, ja sieltä löytyy varmasti asioita hyvinkin paljon. Tärkeää omasta mielestäni on se, että myöskin henkilöstö ja henkilökunta pidetään tässä uudistuksessa tiiviisti mukana ja kaikkien työpaikat turvataan myöskin tulevaisuudessa.

Tällä hallituksen esityksellä ei varsinaisesti ole yhteyttä maakuntauudistukseen, mutta omasta mielestäni se sopii tähän aikaan ja tähän tilanteeseen erittäin hyvin, ja on nyt nimenomaan tärkeää, että tässä yhteydessä, tässä tilanteessa tehdään myöskin tämä virastouudistus.

Virastojen tehtävienjaon tulee olla myöskin jatkossa selkeää. Ne ovat tulossa selkeiksi, ja myöskin tarvitaan poikkihallinnollista yhteistyötä virastojen kesken, niin kuin täällä on aikaisemmissa puheenvuoroissa jo tullut esille.

Väylävirasto tulee olemaan erittäin tärkeä toimija tulevaisuudessakin, ja toivon, että sieltä saatava tieto on aina ajankohtaista ja ajanhenkistä koko ajan ja että ihmiset, kansalaiset saavat myöskin tietoa tästä uudistuksesta ja viraston toiminnasta.

14.16 Jari Myllykoski vas: Arvoisa rouva puhemies! Esitys sinällään on varmasti juuri sellainen kuin nykypäivänä tarvitsee olla, eli toimintoja tehostetaan, pystytään tekemään aina enemmän ja enemmän poikkihallinnollista yhteistyötä, jotta voimavaroja ei haaskata kaksinkertaisen työn tekemiseen, ja silloin tämä on todella hyvä esitys. On tärkeää poistaa sitä ministeri Bernerinkin esille tuomaa asiaa, ettei ole tällaisia siiloja vaan me pystymme tekemään yhdessä näitä asioita. Ja nimenomaan toistan vielä: tämän kaksinkertaisen työn tekemisen poistaminen on todella tärkeää.

Mutta osaltaan ajattelen sitä, että tässä valmisteluvaiheessa tämä on ollut niitten lausuntokierroksien jälkeen, ja mitä on niitä kommentteja ollut, hirvittävän yksituumainen. Sil-

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

loin pitäisi liputtaa, että nyt asiat ovat menossa oikeaan suuntaan, mutta silloin sitä aina rupeaa miettimään, ovatko tavoitteet olleet riittäviä toimintojen tehostamiseksi, jos kukaan ei ajattele, että ollaanko minulta viemässä jotakin, mitenkä minun työtehtäväni tulevat muuttamaan.

Siinä mielessä vähän suhtaudun kriittisesti ja erityisesti yhdeltä kohdin olen erittäinkin kriittinen, että meillä tässä tulevassa virastossa on sisään uitettu osakeyhtiö, kun liikenteen palveluitten yhtiöittäminen toteutuu samaan aikaan. Meillä ei ole vielä minkäänlaista toimintakulttuurinäkemystä eikä vaikutusten arviointia siitä, kuinka liikenteen palveluitten yhtiöittäminen tulee olemaan siellä sisällä, viraston sisällä. Minä nyt haluan täsmentää, että viraston sisällä toimii osakeyhtiölain piirissä oleva osakeyhtiö. Kun osakeyhtiölaki edellyttää, minkälaisia sopimuksia tehdään, kuinka tehdään, niin toivoisin, että ministeri voisi hälventää niitä edustajan epäluuloja, että ollaanko harkittu, kuinka tämä kokonaisuus viedään.

Nyt ollaan menossa kovalla kiireellä. Meillä tehdään liikennepolitiikassa erittäin nopeita päätöksentekoja. Ei ainakaan voi sanoa, että tällä kaudella raiteet olisivat olleet kovin mutkalla, vaan ollaan menty todella kiihvasta vauhtia eteenpäin ilman, että arvioidaan, mitä kaikkea on tapahtumassa. En voi tietysti olla epäilemättä, etteikö tässä olisi ideologista taustaa sille, että me haluamme yhtiöittämiskehityksen ja vauhdittaa sitä, että syntyy yhtiöitä, ja yksityistäminen menee vauhdilla eteenpäin ilman, että sitä arvioidaan, mitä ja kuinka tämä sitten vaikuttaa kaiken kaikkiaan tähän ja hyviin järjestelmiin, joita on esimerkiksi raideliikenteessä, kun tätä koko vyyhtiä viedään isosti ja jokaisella sektorilla eteenpäin.

14.20 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Yhteiskunta asettaa yrityksille, yksityisille ihmisille tietynlaisen velvoitteen, että aina tuottavuutta pitää parantaa ja pitää uusia ja aina pitää pyrkiä parempaan. On hyvä, että myös meidän hallintomme tekee tätä samaa: pitää kehittää, pitää uudistua, hallintorakenteita pitää suoraviivaistaa ja tässä tapauksessa järkiperaistaa tehtävänjaon mukaan. Tämä esitys on hyvä, se selkiyttää virastojen toiminta-alaa, selkiyttää niiden tehtävänjakoa ja edistää myös hallitusohjelman mukaisesti norminpurkua.

Lausuntokierroksella tähän esitykseen saatiin erityyppisiä vastauksia, ja on selvää, että eduskuntakäsittelyssä ja valiokuntakäsittelyssä pitää huolellisesti perata tämä esityskokonaisuus läpi ja katsoa, että kaikki pykälät ovat asianmukaisesti kohdallaan. Edelleen, nyt kun meillä liikennesektorilla on suuria muutoksia, lait liikenteen palveluista astuvat voimaan ja niitä vielä sorvataan, sitten maakuntauudistus on tulossa, voi todeta, että merkittävä osa tällä hetkellä tästä hallinnonalasta on muutosprosessin kourissa. Ja nyt kun me asetamme myös tämän virastorakenteen, joka tätä muutosprosessia monesti hallitsee ja joka toteuttaa näitä toimia, itseensä muutosprosessiin on kiinnitettävä erityistä huomiota muutoksen toteutuksen johtamiseen, niin että homma pysyy hanskassa, että kaikki menee niin kuin on suunniteltu ja tapahtuu asianmukaisesti, ettei tule ylilyöntejä eikä sitten jää huomaamatta mitään asioita, kun paljon kerran tapahtuu yhtä aikaa.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Arvoisat kansanedustajat! Ilmoitan, että Islannin tasavallan presidentti Jóhannesson seurueineen on saapunut seuraamaan täysistuntoa.

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

Eduskunnan puolesta lausun arvoisat vieraat tervetulleiksi eduskuntaan. [Suosionosoituksia]

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Mennään takaisin puhujalistaan.

14.22 **Hannu Hoskonen kesk:** Arvoisa rouva puhemies! Tämä uudistus on ihan normaalia hallinnon kehittämistä, joka tähtää siihen, että Suomessa olisi yhä paremmat liikenneolosuhteet tulevina vuosina. On muistettava se asia, että digitalisaatiohan etenee joka tapauksessa, mikä tarkoittaa myös sitä, että päätöksiä pystytään tekemään nopeammin ja käyttämään hyödyksi näitä nykyajan tietojenkäsittelyvälineitä. Siinä ei ole mitään pahaa, se on tätä päivää ja siitä on otettava kaikki hyöty irti.

Tiet, radat, yleensä liikenneväylät, vesiväylät, ne ovat tämän maan menestyksen tae, ja toivon, että näiden tämän kevään kokemusten jälkeen ymmärrämme sen, kun on ollut vaikea kelirikkokevät, että pidämme omat liikenneväylämme kunnossa Helsingistä Utsjoelle saakka. Esimerkiksi biotalouden puolella me tänä päivänä tiedämme sen, että esimerkiksi puun kuljetukset vaativat ympärivuotisen kuljetusväylien toiminnan. Siihen tarvitaan alempaa tieverkkoa, rautateitä.

Siitä olen hieman murheellinen, että sisävesireittien käytön huomiointi on jäänyt mielestäni liian vähälle, koska tosiasiaa, jos haluamme kuljettaa tässä maassa yhä enemmän esimerkiksi puutavaraa tai muuta raskasta liikennettä, sehän toki pitäisikin siirtää sinne vesiväylille mahdollisimman paljon, koska se säästäisi tieverkkoa huomattavasti. Ja puutavaran kuljetukset nimenomaan ovat perinteisesti olleet vesireiteillä tapahtuvia, ennen uittoina. Tämän päivän tekniikka vaatisi parempia laivoja. Siihenkin meillä on tekniikka olemassa, jos haluamme vain sen toteuttaa.

Mutta tärkeää on kuitenkin se, että laitamme tieverkon kuntoon ihan huippuväylistä lukien, ne tärkeimmät liikenneväylät, valtatie, mutta myös alempi tieverkko vaatii selkeän suunnanmuutoksen siksi, että meillä tänä päivänä alemman tieverkon kunto rapautuu koko ajan. Me tarvitsemme selkeän suunnanmuutoksen, ja uskon, että näillä uusilla mahdollisuuksilla siihen ongelmaan pystytään tarttumaan. Alempi tieverkko tarvitsee selkeästi tiehöyliä käyttöönsä ottamisen. Sehän oli aikoinaan valtavirta, miten tämä homma tehtiin. Soratiet pidettiin tiehöylillä kunnossa. Tänä päivänä ne ovat melkein hävinneet suomalaisen tieverkolta. Tämän takia toivon, että nyt uuden ajan koittaessa tämä asia sisäistetään ja laitetaan se soratieverkko kuntoon, koska joka ainoa puumotti, jokainen raaka-ainevirta lähtee käytännössä alemman tieverkon varrelta liikenteeseen. Jos kuljetukset eivät kulje, ei jalostus, toiminta eikä jakelukaan toimi. Tämän takia nyt olemme erittäin tärkeiden asioiden äärellä.

Arvoisa rouva puhemies! Lopuksi haluan nostaa esille vielä tämän digitaalisuuden: aivan erinomainen asia. Keinoäly tulee, tekniikka kehittyy valtavaa vauhtia, mutta se ei pääse tässä maassa oikeuksiinsa, ellemmme pysty rakentamaan tähän maahan koko maan kattavaa valokuituverkkoa. Se on jo nähty maakunnissa ihan selkeästi, että langattomalla verkolla se homma ei vain onnistu, semmoista linkkiverkkoa tähän maahan ei pysty rakentamaan. Mutta kun rakennamme, ja valtio ottaa siihen vahvasti osaa, että rakennamme koko maahan kattavan, valokuitutekniikkaan perustuvan nykyaikaisen tietoverkkojärjestelmän, silloin onnistumme.

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

14.25 **Tytti Tuppurainen sd:** Arvoisa rouva puhemies! Maamme hallitus muokkaa maamme hallintoa täysin uusiksi monin paikoin, ja nyt on eduskunnan lähetekeskusteluun tuotu esitys, joka koskee Liikenne- ja viestintäviraston perustamista. Tässä hallituksen esityksessä esitetään Liikenteen turvallisuusviraston, Viestintäviraston sekä myös Liikenneviraston tiettyjen toimintojen yhdistämistä, ja täten siis luotaisiin tämä uusi mainittu virasto eli Liikenne- ja viestintävirasto. Perusteluita tälle on tietysti hyviä, muun muassa todetaan, että tavoite on parantaa hallinnon tuottavuutta ja vaikuttavuutta käyttämällä monipuolisemmin ja tehokkaammin resursseja, pitäisi saada synergiaetuja ja tietysti vastata paremmin muuttuneeseen toimintaympäristöön. Nämä ovat kannatettavia ja hyviä tavoitteita.

Mutta mitä tulee tämän uuden viraston, Liikenne- ja viestintäviraston, perustamiseen, niin kiinnittäisin huomiota tämän tulevan viraston sisäiseen organisaatioon ja erityisesti siihen, miten Viestintäviraston alaisuuteen tähän asti kuuluneet tehtävät tullaan tässä uudessa virastossa järjestämään. Kun otetaan huomioon se, että uuteen virastoon siirrettäisiin Liikenteen turvallisuusviraston tehtävät — ja tämä kyseinen virasto on henkilöstömäärältään lähes kaksi ja puoli kertaa suurempi kuin Viestintävirasto — niin olisi siis hyvä saada vähän selvennystä ja tarkennusta siihen, miten tehtävät oikein kyetään järjestämään tässä uudessa perustettavassa virastossa.

14.27 **Eero Lehti kok:** Arvoisa rouva puhemies! Liikenneverkko on kunnossa, minulla ei oikeastaan siitä ole juurikaan huomauttamista. Se taso, millä maa on sitä hoitanut, riittää minulle mutta ei välttämättä ammattiliikenteelle, jossa vaatimukset ovat huomattavasti korkeammat.

Se, mikä kokonaisuuden kannalta on sitten ärsyttänyt, on se, että nämä säännökset, millä verkostoa käytetään, ovat jääneet mielestäni kehityksestä jälkeen. On esimerkiksi kaupunkialueella kaksikaistaisia teitä, katuja, jossa sitten bussikuski ja bussinkuljetus ja taksi saavat liikennöidä, mutta käyttöaste on varmaan alle 5 prosentin luokkaa. Kyllä bussin liikennöintiä voidaan helpottaa myös siten, että muilla on väistämisvelvollisuus mutta että kaistalla saa ajaa. Yhdysvalloissa esimerkiksi moottoriteillä saa ajaa silloin tietyllä tavalla toista kaistaa, jossa liikenne kulkee nopeammin — jos henkilöautossa on useampi kuin kaksi henkilöä.

Samoin sitten on ihmetellyt se, miten monissa maissa annetaan ajokortti 16-vuotiaalle, mutta Suomessa sen ikäisiä vanhemmat saavat sitten viedä erilaisiin tilaisuuksiin, jääkiekkoharjoituksiin ynnä muihin. Tämä puoli — tekisi mieli sanoa — vaatii myös tarkastelua, jotta verkko saataisiin järkevään käyttöön.

Mutta sitten haasteita on näköpiirissä ennen kaikkea tällä viestinnän puolella, jossa, voisi sanoa, koko toimiala on murroksessa ja se lopputulos saattaa olla myös sananvapauden kannalta jo kyseenalainen, jos alalta poistuu huomattava määrä sellaisia, jotka mahdollistavat erilaisten mielipiteiden esille tulemistä.

14.29 **Jyrki Kasvi vihr:** Arvoisa puhemies! Historian pyörät pyörivät, ja joskus palataan takaisin alkupisteeseen. Ei nimittäin ole sattumaa, että liikenne ja viestintä ovat samassa ministeriössä, samassa valiokunnassa ja pian myös samassa virastossa. Nykyaikainen tietoliikenne nimittäin syntyi alkujaan junaliikenteen tarpeisiin, kun asemien välille tuli tarve välittää tietoja junien liikkeistä.

Liikenteen ja viestinnän yhteys on jälleen ajankohtainen nyt, kun digitalisaatio on mullistamassa myös perinteisen liikenteen rakenteita ja liiketoimintamalleja vähintään yhtä

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

perusteellisesti kuin juna aikanaan tai polttomoottori tiestössä. Jo nykyaikaiset henkilöautot ovat yhtä paljon tietotekniikkaa kuin ajoneuvoja, 2020-luvun autonomisista autoista, laivoista ja lentolaitteista nyt sitten puhumattakaan. Ja siinä maailmassa, 2020-luvulla, tietoliikenteen ja tekniikan turvallisuus on kriittistä tosiaan myös liikenteen turvallisuudelle, ja siksi tämä liikenteen ja viestinnän osaaminen ja kokoaminen on hyvinkin perusteltua. Tunnetusti sitten ongelmat piilevät siellä yksityiskohdissa, mutta sitä vartenhan meillä tuolla valiokunnassa näitä kuullaan.

14.30 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Edustaja Kasvilla oli erinomainen puheenvuoro: näin näitä hallinnon uudistuksia täytyy tehdä ja seurata sitä kehitystä, mikä yhteiskunnassa on väistämätöntä, ja silloin kun kaikki tehtävät ovat saman viraston alla, niin kyllä se johtaminen ja koordinaatio on aina parempaa kuin eri virastojen alla oleva toiminta.

Minun mielestäni ministeri on pannut tuulemaan ja erinomaisia uudistuksia on tehty nimenomaan tällä hallituskaudella. Itse olen iloinen siitä, että liikenne on saanut ikään kuin aika uuden aseman koko yhteiskunnan kehittämässä ja nimenomaan suuret liikennehankkeet eivät ole pelkkiä liikennehankkeita, vaan ne ovat myös elinkeinoelämän kehittämishankkeita, asumisen kehittämishankkeita ja muita. Ja nyt kun parlamentaarisesti eli kaikki puolueet ovat nähneet tarpeellisena, että me teemme nimenomaan parlamentaarisesti 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman, niin minun mielestäni tämä virastouudistus tukee tätä 12-vuotista järjestelmää. On tärkeää, että meillä sitten aikanaan on hahmotelma, mitä me tässä maassa teemme, koska viraston pitää tietää, mitä suunnitella, ettei suunnitella turhaan ja sitten toteutetaan. Siinä mielessä pidän tätä uudistusta hyvänä.

14.31 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Sen verran vielä liikenteestä lisää, että alemman tieverkon osalta on syytä muistaa se, että tämän päivän Suomessa meillä edelleen on olemassa se mahdollisuus, että joka puolella Suomea meillä löytyy erittäin päteviä, osaavia urakoitsijoita, jotka pystyvät alemman tieverkon kunnan hoitamaan. Omasa kotimaakunnastani ja sillä kokemuksella asiaa tarkastellen uskon ja olen ihan varma siitä, että näillä urakoitsijoilla, jotka asuvat siellä paikan päällä, on se tietotaito ja ennen kaikkea osaaminen ja kalusto. Tänä päivänä on niin, voi sanoa, että me emme enää tarvitse kovin paljon lisää mitään uusia ideoita siihen hommaan. Totta kai digitekniikka helpottaa esimerkiksi urakointisopimuksia ynnä muuta tällaista byrokratiaa, mutta se iso kuva on kuitenkin esimerkiksi puutavaran kuljetuksissa se, että kun sääolosuhteet muuttuvat, niin nykyinen urakoitsijaporukka pystyy reagoimaan siihen tienhoitoon erittäin nopeasti: jopa ihan muutamien minuuttien varoitusajalla, jos tilanne huononee, pystytään tieverkko laittamaan nopeasti kuntoon. Toivon, että tämä asia huomioidaan nyt uuden lain voimaan tullessa entistä paremmin, koska se on se ongelma, joka on maaseutukunnissa aiheuttanut suurta huolta. Esimerkiksi koulukuljetusten ja hätäkuljetusten — paloautojen, pelastuslaitoksen käyttämän kaluston — kohdalla on monessa tapauksessa jäänyt vähän kesken se meneminen, kun tie on ollut huonossa kunnossa. Näin ei saa käydä. Meillä on siihen olemassa tekniikka, meillä on osaaminen, meillä on kalusto — sinällään ei ole ongelmaa.

Toinen asia, mikä on huomioitava myös, on se, että kun rataverkkoa kehitetään, niin nimenomaan raskaat kuljetuksethan pitää mahdollisuuksien mukaan saada sinne rautapyörille, ja sitten toivon, että tulevaisuudessa saataisiin vihdoin ja viimein sisävesireittien käyttö paljon paljon runsaammaksi kuin se tänä päivänä on. Totta kai se, että me olemme venä-

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

läisistä riippuvaisia Saimaan kanavan takia, on meille semmoinen asia, josta me emme näköjään millään pääse irti. Jos meillä olisi kansakuntana viisautta, niin meidän pitäisi rakentaa kylmästi Kymijoen kanava, hakea siihen TEN-verkosta rahaa, ja yhtä lailla rakennettaisiin Jäämeren yhteys, koska pitkässä juoksussa tosiasia tässä maailmassa on kuitenkin se, että katsokaapa kaikkia niitä valtioita, joilla on ollut mahdollisuus harjoittaa sisävesiliikennettä, istukaapa vaikka Tonavan rannalla hetken aikaa: Mitä siellä tapahtuu? Siellä menee toki iso, leveä joki, jossa on likaista vettä, mutta siellä on myös valtava jokiliikenne, aivan valtava liikenne. Kuvitelkaapa sellaisen liikenteen nousevan maanteille. Siitähän tulisi täydellinen liikennekatastrofi. Elikkä siellä on osattu tämä homma käyttää, ja kun niin on tehty Venäjällä, niin tehdään Ruotsissa, niin tehdään Saksassa, niin minkä tautta se ei meillä toimi? Se on täysin mahdollista ja erittäin kustannustehokasta, ja ennen kaikkea vesitiehan on tunnetusti semmoinen tie, joka ei tunne kelirikkoa, ei kesällä eikä talvella, ei kumpakaan aikana.

14.34 Markku Eestilä kok: Arvoisa rouva puhemies! Kaksi pientä asiaa vielä.

Pidän hyvänä, että tässä hallituksen esityksessä on, kuten edellisessäkin Liikennevirasto-laissa, 1 §, jossa on mainittu alueiden ja elinkeinoelämän tasapuolinen kehittäminen. Se on erittäin tärkeätä, että virasto tuntee tämänkin asian ja kun näitä suunnitelmia tehdään, niin otetaan sitten Lappi huomioon, otetaan Länsi-Suomi huomioon, otetaan pääkaupunkiseutu huomioon, Etelä-Suomi ja tietenkin Itä-Suomi, että kaikki nämä tulevat tasapuolisesti otettua huomioon ja suunnitelmat ovat kattavia.

Toinen asia, mihin haluaisin vielä kiinnittää huomiota: Näitä uudistuksia kieltämättä on nyt aika paljon. On maakuntauudistus — siellä on liikenne merkittävässä roolissa — ja kun sitten meillä tulee nämä virastouudistukset, niin luulisin, että valiokunnassa saattaisi olla hyvä katsoa, että nämä vastuut on kohdennettu selvästi jollekin tietylle taholle, ettei käy niin, että on kahta tai kolmea eri tahoja, minne sittenkin vastuut ikään kuin kaatuvat ja kohdistuvat, koska tämmöisestä kaksipäisestä tai kolmepäisestä johtajuudesta ei käytännössä kyllä hyvä seuraa. Toivon, että nämä vastuukysymykset sitten valiokunnassa — mikäli niitä on tarve jollakin tavalla muotoilla uudelleen — ovat yksiselitteiset ja kohdennetut suoraan tietylle taholle.

14.35 Kari Uotila vas: Arvoisa rouva puhemies! Aluksi kyllä täytyy yhtyä tuohon edustaja Hoskosen näkemykseen. Kyllä aikoinaan täällä eduskunnassakin toimi hyvin vahvasti niin sanottu kanavapuolue, ja itsekin siinä taisin 90-luvun loppupuolella olla mukana, ja kovasti puhuttiin vesiliikenteen edistämisestä. Nyt kun nämä ympäristönäkökulmat ja liikenteelle asetetut mittavat päästötavoitteet ovat edessämme, niin on pikkasen jäänyt pieneen huomioon tämä vesiliikennemahdollisuus.

Muuten tältä osin, tähän uudistukseen liittyen ja kaikkeen siihen, että liikennepolitiikka tulee uudistumaan ja tulee kokemaan todella isoja muutoksia — ja niihin mahdollisuuksiin pitää tarttua — kaksi isoa asiaa minun mielestäni pitää muistaa pitää mielessä, ja ne ovat osittain toteutumassa.

Ensimmäinen on se, että pitää olla pitkäjänteisyyttä, pitää olla pitkät näköalat ja pitää olla suunnitelmallisuutta ja yhdessä tekemistä. Tässä on tehty liikennepolitiikassa hyvin paljon hyviä strategioita: niitä tulee ja menee, ne pistetään hyllyyn, sitten kymmenen vuoden päästä tehdään taas jonkun liikennemuodon uusi strategia. Kyllä tähän pitää saada jämäkkyyttä, ja siinä varmaan tämä virastouudistus osittain tätä tavoitetta palvelee.

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

Mutta se toinen seikka, mihinkä täällä aikaisemmin edustaja Myllykoski jo viittasi, on, että kun tehdään näitä isoja yhteiskunnallisia uudistuksia, puhutaan sitten sotesta tai puhutaan vaikka energiaverkosta tai puhutaan liikennepolitiikasta, niin kyllä täytyy muistaa se, että kun me edustamme täällä kansanvaltaa valtiopäiville kokoontuneena eduskuntana, niin meidän kyllä pitää kantaa huolta siitä, mikä on julkisen vallan ja julkisen sektorin rooli näiden uudistuksien vetureina, ohjaajina ja isäntinä. Elikkä ei saa olla liian innokas ja mennä siihen, että julkinen sektori ja kansanvallan rooli niin liikennepolitiikan kuin muidenkin uudistusten viimekätisenä ohjaajana ja moottorina ei säilyisi. Siitä kannan välillä huolta, kun on innokkuutta vähän liikaakin.

14.38 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Näin keväällä on intoa varmaan uudistaa, ja se on tietenkin hyvä: kevät on kasvun aikaa, ja sillä lailla.

Haluan itse kumipyörä- ja raideliikenteen ystävänä nostaa keskusteluun myös tämän kanava-asian, mikä täällä on kahdessa puheenvuorossa mainittu. Saimaan kanava on tietenkin koko Suomen valtiolle erittäin tärkeä väyläyhteys, mutta itse haluaisin puhua tästä Kymijoen kanavoinnista, minkä edustaja Hoskonen tuossa nosti. Nythän meillä on lopullista päätöstä vaille Kimolan kanavahanke, ja toivon, että hallitukselta löytyy ymmärrystä siihen lisärahoitukseen, mikä Kimolan kanavan yhteydessä on. Siellähän vanhat nippunosturit uusitaan. Se, että tulee aikanaan Kymijoen kanavointi sitten, niin kuin tuossa edustaja Hoskonen arvioi, on varmaan tulevaisuutta, mutta tällä hetkellä ainakin tämä Kimolan kanavahanke on tärkeää saada eteenpäin, ja toivon, että hallitukselta löytyy sille hankkeelle myötämielistä ymmärtämystä.

14.39 Jukka Kopra kok: Arvoisa rouva puhemies! Kun täällä nyt uudelle virastolle annetaan kovasti tehtäväksi kanava-asian ratkaisuja ja niiden kehittämistä, en malta olla muistuttamatta, että Saimaan kanava on Järvi-Suomen valtasuoni maailmalle ja hyvin korkealta pohjoisesta vientituotteita viedään maailmalle ja tuodaan maailmalla ja viedään pohjoiseen Suomeen ja se on näin ollen vientimme ja yleensäkin elon kannalta erittäin tärkeä väylä. Saimaan kanavan sulkuportit tulisi uudistaa. Niitä sulkualtaita tulisi pidentää, ja siihen tarvitaan lähitulevaisuudessa valtion rahoitusta. Jos näitä toimia, huoltotoimia ja kehitystoimia, ei siellä tehdä, on suuri vaara, että tämän väylän merkitys pienenee, sillä kaluston — tarkoitan tällä aluskalustoa maailmalla — koko kasvaa, ja uudet laivat eivät välttämättä enää nykyisiin kanava-altaisiin mahdu. Näin ollen on tärkeää, että nämä kehityshankkeet huomioidaan jatkossa ja toteutetaan myöskin, jotta tämä merkittävä vesiväylä säilyy yhtä tärkeänä Suomelle kuin tähänkin asti.

14.40 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa rouva puhemies! Siinäpä se juuri on, mitä edustaja Kopra sanoi. Meillä ovat nämä sulkuvälit liian lyhyet jo tänä päivänä, ja se laivakalusto, millä tällä hetkellä sisävesillä kuljetetaan, on erittäin vanhanaikaista. Tässä on kaikista kummallisinta se, että meiltä löytyy tästä maasta valmiit suunnitelmat uusien sisävesilaivojen rakentamiselle, täysin valmiit piirustukset — suomalaista huipputekniikkaa, kulkee kesällä ja talvella, ei tarvitse mitään avustajia talvellakaan sisävesillä kulkiessaan, koska se murtaa itse väylänsä auki, pystyy kuormaamaan, lastaamaan lähes itsenäisesti, käytännöllisesti katsoen tekniikaltaan suomalaista huipputekniikkaa ja käytännöllisesti katsoen lähes huoltovapaata. Se huolto, mikä tehdään, on nopeasti tehtävissä, ja valtava kuljetuskapasiteetti lisää. Tämä on jäänyt täysin olemattomalle huomiolle.

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

Arvoisat edustajakollegat, kun seuraavan kerran menette kuuntelemaan metsäteollisuuden seminaaria jonnekin juhliin, kuunnelkaapa, mitä isot metsäteollisuuden pomot tänä päivänä valittavat siellä. Ensimmäinen valituksen aihe on yleensä peitellysti sanottuna se, että me häviämme kilpailijamaille kuljetuskustannuksissa. Nimenomaan, kun kumipyörille kaikki on siirretty, se on tänäkin keväänä osoittanut sen tuhannen kertaa, että kelirikon takia meillä seisovat isot tehtaot kohta raaka-ainepulan takia.

Kustannukset nousevat koko ajan, kun esimerkiksi Ruotsissa, joka tekee myös sisävesikuljetuksia ja rautatiekuljetuksia, kustannukset laskevat ja he menevät meistä kilpailussa ohi. Saman tekee Saksa, samoin tekee Venäjä. Siellä valtavia määriä kuljetetaan ja yksikkökustannus on todella pieni. Tästähän metsäteollisuus koko ajan meille itkee. Ottakaa huomioon esimerkiksi vaikka biovoimalaitos. Iso laiva pystyy kuljettamaan 10 000 kuutiota haketta kerralla. Laskekaapa rekkakuormina 100 kuutiota per rekka, miten valtava kapasiteetti yhteen laivaan sisältyy, ja kaikki kotimaista tekniikkaa. Tätä minä olen ihmetellyt.

Arvoisa rouva puhemies! Rohkenin ottaa tämän esille, koska tämä minua kiusaa niin valtavasti. Meillä on maailman paras sisävesiverkosto. Ei missään muussa maailman maassa tällaista sisävesireitistöä ole kuin meillä on, ei missään, ja me täällä vain rakennamme yhä parempia teitä. Niitä tarvitaan autoliikenteelle. Mutta minkä tautta me raskasta liikennettä emme voisi siirtää sinne, missä se kuljetus on kannattavaa ja ennen kaikkea ympäristöystävällistä? Se on maailman paras ja ympäristöystävällisin kuljetusmuoto.

Toinen varapuhemies Tuula Haatainen: Haluaako ministeri Berner vastata? — Vastauspuheenvuoro 5 minuuttia.

14.42 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Rouva puhemies! Liikenteen ja viestinnän yhä suurempi integraatio toisiinsa on juuri se, mistä edustaja Kasvi täällä mainitsi, ja se tulee synnyttämään meille merkittävää muutosta liikenteen palveluihin ja markkinoihin. Tällä virastouudistuksella pyritään huolehtimaan siitä, että meillä syntyvät palvelut yhden luokun periaatteella nimenomaan digitalisaation ja lupa- ja sääntelymenettelyiden osalta yhteen paikkaan.

Samanaikaisesti väyläverkosta meillä on entistä enemmän huolta tulevaisuudessa. Meillä kasvaa korjausvelka, meidän kykymme huolehtia meidän kehittämisinvestoinneistamme on selkeästi heikentynyt, ja meillä on tarvetta tehostamiseen, kun me puhumme meidän väyläverkkomme omistamisesta.

Virastouudistuksessa on tarkoitus huolehtia siitä, että meillä toisaalta vahvistuu meidän väyläverkkomme osalta meidän kunnossapitomme, omistajuutemme ja kehittämisemme ja että meillä sitten samanaikaisesti myöskin vahvistuu se, että vastaamme ajan palveluihin. Virastouudistusta ei kuitenkaan tule nähdä yksinään, vaan sen rinnalla kulkee yksityistielain muutos, maantielain muutos ja moni muu asia, jotka tukevat tätä isoa kokonaisuutta. Onkin tärkeää, että nämä viedään yhtäaikaaisesti eteenpäin.

Virastouudistus ei itsessään tuo lisärahaa mutta tehostaa toimintaa ja tuottaa myöskin reaaliaikaista tietoa merkittävästi. Myöskin laki liikenteen palveluista tukee sääntelyn osalta rekistereiden pitoa.

Tämän virastouudistuksen yhteydessä ei synnytetä yhtään osakeyhtiötä osaksi virastouudistusta, eikä virastojen sisällä ole yhtään osakeyhtiötä. Tätä ei ole tehty kovalla kiireellä vaan tätä on tehty kahdessa vaiheessa ja tätä on tehty henkilöstön voimalla yhteistyössä.

Punkt i protokollet PR 49/2018 rd

Ehkä siksi se on myös ollut niin yksimielinen ja yksituumainen. Ensimmäinen vaihe on tehty nimenomaan virastojen omasta toimesta, joka on käynnistetty marraskuussa 16 ja sen jälkeen vasta on käynnistetty ministeriön vaihe, joka sitten on vastannut tähän esitykseen.

Tämä mahdollistaa myöskin sen, että me pystymme huolehtimaan kokonaisuudesta paremmin. Suomi tarvitsee lisäväyliä ja lisää rahoitusmalleja. Tämä on yksi väylä, jota kautta me voimme toimia tehokkaammin. Tämä ei sinänsä yksin ole siihen ratkaisu.

Vesiliikennelakia olemme uudistamassa ja sen me tuomme eduskuntaan syksyllä. Elikkä vesiliikenne ei ole tästä unohtunut vaan on yksi osa tätä koko pakettia, jota vielä tällä hallinnon kaudella tuodaan osana tätä kokonaisuutta. Kimolan kanavan osalta voin sanoa, että se on suunnitteluvaiheessa ja Liikennevirasto on siihen vahvasti sitoutunut. Saimaan kanavan sulkujen uusiminen on käynnissä, ja lisää kehittämissuunnitelmia senkin osalta on tällä hetkellä menossa.

Digitaalisen infran osalta, josta edustaja Hoskonen myöskin täällä mainitsi, on tulossa nytten kevään aikana vielä strategia. Sitten myöskin viemme eteenpäin 5G:n osalta taa-juusratkaisuja, joilla mahdollistetaan myös, että toimiala tekee lisäinvestointeja tähän erittäin kriittiseen digitaaliseen infraan.

Haluan kiittää kaikkia edustajia näkökulmista ja keskustelusta. Kiitoksia myöskin tämän esityksen vastaanotosta.

14.46 Teuvo Hakkarainen ps: Arvoisa puhemies! Tuosta kanavahankkeesta sen verran, että meillä Keski-Suomessa on aika karkeat kokemukset siitä Keitele—Päijänne-kanavasta. Aikoinaan se tehtiin ja puhuttiin siitä, kuinka siitä puita tullaan uittamaan ja teollisuus tarvitsee sitä. No käytännössä tikun tikkua sieltä ei ole mennyt läpi vielä, ja se on siellä varmaan 30 vuotta ollut. Että jos nyt vastaavasti noille kanaville käy samalla tavalla, niin se on hukkaan heitettyä rahaa.

Sitten siitä puun uittamisesta vielä, että kustannuksia tulee muuten sitten paljon, kun aletaan niitä vierittämään sinne vesistöön. Ne joudutaan nostamaan sieltä, ja suurin piirtein 2 euroa kuutio on pelkästään tämmöinen, kun se nostetaan sieltä järvestä auton kyytiin, johonka se joudutaan kuitenkin nostamaan, kun se viedään tehtaalle. Elikkä ne kustannukset eivät tule todellisuudessa tippumaan. Ainakin näin minä olen oppinut tuolla Keski-Suomessa. Jos muuallapäin Suomessa on erilaista, niin sitten voi olla.

Riksdagen avslutade debatten.

Riksdagen remitterade ärendet till kommunikationsutskottet.