

Täysistunto

Torstai 4.9.2025 klo 16.00—20.14

6. Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 66/2025 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Jussi Halla-aho: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 6. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 45 minuuttia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakoh-
tien jälkeen. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

17.04 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Lähetekeskustelussa on hallituksen esitys 66 liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä rautatieliikenteen toimivaltaa koskien muutosehdotusten tavoitteena on ohjata julkisesti järjestetyn henkilöjunaliikenteen rakenteiden kehittymistä. Ehdotetuilla muutoksilla luotaisiin puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistetaan kuntien, kuntayhtymien ja alueiden järjestämä ostoliikenne rautateillä, kuten hallitusohjelman tavoitteena on. Kyse on siis mahdollistavasta lainsäädännöstä ja sääntelystä, ja laissa säädettäisiin, miten toimivalta-
muutoksia voitaisiin tehdä, jos kunnat, kuntayhtymät tai alueet haluavat vastata itse julkisesti tuetusta junaliikenteestä alueellaan. Aloite on paikallisilla ja alueellisilla viranomaisilla. Jollei muutoksia esitetä, valtio ja omalla alueellaan HSL-kuntayhtymä vastaavat jatkossakin julkisesti tuetusta junaliikenteestä.

Valmistelun aikana saadun palautteen perusteella erityisesti kunnat ja maakuntaliitot pitävät hyvänä ja tarpeellisena, että kunnilla ja alueilla on mahdollisuus saada toimivalta rautatieliikenteen järjestämisestä, vaikka uusilla viranomaisilla ei tässä vaiheessa ollutkaan valmiutta ottaa toimivaltaa itselleen.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, raideliikennelakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia ja Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettua lakia.

Liikenteen palveluista annetussa laissa määritellään tie- ja rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset. Nyt ehdotetuilla lisäyksillä luotaisiin lähtökohdat rautatieliikenteen alueellisen toimivallan muutoksille. Liikenteen palveluista annetussa laissa liikenne- ja viestintäministeriölle nykyisin osoitettu rautatieliikenteen toimivalta ehdotetaan siirrettäväksi Liikenne- ja viestintävirastolle. Näin voitaisiin parantaa julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Muutoksen vuoksi raideliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyelin siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen, jotta sen EU-sääntelyn edellyttämä riippumattomuus turvataan.

Lisäksi liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin muutoksia, joilla tarkennettaisiin laissa säädettyjä hankintamenettelyjä. Muutoksilla annettaisiin toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin tehtäisiin alueen kuntien tekemän aloitteen pohjalta myös tieliikenteen toimivaltaisia viranomaisia koskeva muutos, jolla liitettäisiin Hailuodon kunta Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen.

Korostan vielä, että tämä on mahdollistava esitys, ei pakottava. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia, ministeri. — Edustaja Hänninen, olkaa hyvä.

17.07 Juha Hänninen kok: Arvoisa puhemies! Maantieteellisesti laaja maa tarvitsee liikennepolitiikkaa, joka tunnistaa paikalliset erityispiirteet. Siksi tämä esitys, jolla mahdollistetaan henkilöjunaliikenteen ostot myös kunnille, kuntayhtymille ja alueellisille viranomaisille, on tärkeä erityisesti meillä pohjoisessa. Tähän asti henkilöjunaliikenteen ostaminen on ollut mahdollista vain valtiolle ja Helsingin seudun liikenteelle. Nyt ovea avataan kunnille ja kuntayhtymille. Tämä vahvistaa paikallista itsehallintoa ja antaa kunnille mahdollisuuden vaikuttaa siihen, millaista raideliikennettä omalla alueella on tarjolla esimerkiksi työmatkaliikenteen ja asiointiyhteyksien tukemiseksi. Pohjoisessa välimatkat ovat pitkiä ja arjen sujuvuus vaatii käytännöllisiä liikenneratkaisuja. Mahdollisuus hankkia lisävuoroja, kehittää lähiliikennettä tai parantaa yhteyksiä kasvualueille voi olla ratkaiseva myös alueen elinvoimalle. Tässä on kyse saavutettavuudesta, työssäkäynnistä ja koko alueen kehityksestä.

Arvoisa puhemies! Esitys sisältää myös alueellisen ja toiminnallisen yksityiskohdan, joka on meille Oulun seudulla merkittävä: Hailuodon kunta liitetään osaksi Oulun kaupungin toimivalta-alueetta, kun kyse on tieliikenteen julkisista henkilöliikennepalveluista. Näiden hankkeiden eteen on tehty rajusti työtä täällä yhdessä. Tämä selkeyttää vastuita ja mahdollistaa paremmin liikkumisen järjestämisen tällä alueella. Kuten hyvin tiedämme, Hailuotoon rakentuu parhaillaan hieno silta. Se on hanke, joka tulee muuttamaan saaren saavutettavuutta merkittävästi. On tärkeää, että myös lainsäädäntö tukee tätä muutosta ja varmistaa saumattoman liikennejärjestelmän kehittämisen koko Oulun seudulla.

Arvoisa puhemies! Tämä esitys ei velvoita yhtäkään kuntaa järjestämään junaliikennettä, mutta se antaa siihen mahdollisuuden. Se on fiksua politiikkaa, jossa päätösvaltaa annetaan niille, jotka tuntevat paikalliset tarpeet parhaiten. Esityksellä on myös hyvät edellytykset parantaa positiivista kilpailua maamme liikennejärjestelmässä, mikä on erittäin hyvä asia. Kannatan esitystä ja pidän sitä merkittävänä avauksena alueellisen liikennesuunnittelun kehittämisessä myös meillä Pohjois-Suomessa. — Kiitos, arvoisa puhemies.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kallio, olkaa hyvä.

17.11 Vesa Kallio kesk: Arvoisa puhemies! Vanhaa kulunutta sanontaa soveltaen: esitys on oikean suuntainen, mutta täysin riittämätön. Keskeinen kysymys on, mitä kuuluu hallitusohjelmassa luvatuille junakalustoyhtiöille. Ilman tätä kalustoyhtiötä operaattoreilla ei ole toimintamahdollisuuksia. Toinen keskeinen kysymys on, miksi hallitus ei halua rahoittaa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

lähijunaliikennettä EU:n ilmastorahastosta. Tämä haluttomuus käy ilmi hallituksen luonnoksesta energia- ja ilmastostrategiaksi vuoteen 2035. Sosiaalisen ilmastorahaston toiminta-aika on rajallinen, eikä Suomessa ole riittävästi kapasiteettia lisätä lähijunaliikennettä tuossa aikaikkunassa huonon kalustotilanteen vuoksi.

Arvoisa puhemies! Lähijunaliikenne edellyttää investointeja kaluston lisäksi raiteisiin ja niitä kannatteleviin siltoihin. Erityisen ongelmallinen tilanne on Suomen poikittaisliikenteen osalta ja erityisesti itäisessä Suomessa. Näihin ministeri Ranteen vastaukset ovat olleet tähän mennessä varsin tyrmäviä. Rata saa olla poikki Parikkala—Pieksämäki-välillä jatkossakin. Kulkuyhteydet idästä länteen eivät näytä kiinnostavan sen enempää itäisen Suomen elinvoiman kuin Suomen turvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmasta. Eri-arvoistuminen Suomen sisällä kasvaa myös tämän hallituksen esityksen kautta, erityisesti idän ja lännen välillä.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Furuholm, olkaa hyvä.

17.12 Timo Furuholm vas: Arvoisa puhemies! Hyvä ministeri! On totta kai tärkeää etsiä keinoja, joilla raideliikennettämme tässä maassa kehitetään. Tämä on yksi avaus tähän työkalupakkiin, jonka pitää tässä laajentua. Mutta oikeastaan se, mihin tartun nyt aluksi, on tämä alueellinen viranomainen. Kuulostaa kovin raskaalta ja tehottomalta pumpulta siinä kohtaa, kun puhutaan vaikka Varsinais-Suomen kokoisesta maakunnasta, johon on järkevää ja tavoiteltavaa luoda lähijunaliikennettä, mutta kuitenkin volyymi tulee pysymään kohtalaisen maltillisena. Eli on tarkkaan nyt valiokuntakäsittelyssä arvioitava, mitkä ne todelliset hyödyt ovat.

Kuten alussa sanoin, niin on tavoiteltavaa kehittää erityisesti tätä lähijunaliikennettä tässä maassa. Edustaja Hänninen edellä luetteli monia hyviä puolia liittyen saavutettavuuteen, työmatkoihin sun muihin. Tavallaan hyvin järjestetty lähijunaliikenne tuo parhaassa tapauksessa koko maakunnan hyvin yhteen. Siksi kysynkin: Eikö kuitenkin se oleellinen kysymys ole nyt, kun on halua tätä lähijunaliikennettä kehittää etenkin Varsinais-Suomessa, joka ei tällä hetkellä saa valtion tukemaa junaliikennettä, ostoliikennettä siellä, että eikö helpoin tapa olisi työntää tätä eteenpäin lisäämällä rahoitusta tähän, kun on nyt linjattu, että lisärahaa ei tipu? Esimerkiksi Turun seudulla, Tampereen seudulla kasvaa väkiluku koko ajan, tulee lisää näitä vaateita järjestää liikenne ilmastotavoitteidenkin mukaisiksi. Joten jätän tämän nyt tähän pöydälle, että jos luodaan näitä uusia työkaluja mutta samaan aikaan rahamäärät suhteessa pienenevät, niin sehän tarkoittaa sitä, että eivät kunnat tässä nykyisessä taloustilanteessa saa näitä hankkeita, infraa kuntoon siellä. Siksi toivon, että ministeri ottaisi tämän nyt mietintämyssyynsä. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Rintamäki, olkaa hyvä.

17.15 Anne Rintamäki ps: Arvoisa puhemies! Käsittelemme hallituksen esitystä eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi. Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, raideliikennelakia, Liikenne- ja viestintävirastosta annettua lakia sekä Kilpailu- ja kuluttajavirastosta annettua lakia. Esitys on hallitusohjelman mukainen.

Rautatieliikenteen toimivalta on nykyisellään liikenne- ja viestintäministeriöllä, jolta toimivalta siirrettäisiin esityksen mukaan Liikenne- ja viestintävirastolle. Tällä siirrolla pa-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

rannettaisiin eri liikennemuodoilla järjestetyn julkisen liikenteen tehokkuutta ja yhteensovittamista valtion järjestämässä lento-, juna- ja linja-autoliikenteessä.

Muutoksen vuoksi raideliikennelakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että rautatiealan sääntelyelin siirrettäisiin Kilpailu- ja kuluttajaviraston yhteyteen. Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan muutoksia, joilla tarkennettaisiin rautatie- ja metroliikenteen sopimusten sekä raitiovaunu- ja linja-autoliikenteen käyttöoikeussopimusten tekemiseen liittyviä menettelysääntöjä. Muutoksilla annettaisiin toimivaltaisille viranomaisille nykyistä kattavammat ja selkeämmät menettelytapanormit, jotka kattaisivat hankintamenettelyn eri vaiheet.

Arvoisa puhemies! Rautatieliikennettä on neljällä eri rautatiepaketilla avattu asteittain kilpailulle EU-tasolla. Rautatieliikenteen EU-sääntelyn lähtökohtana on turvata lainsäädännöllisesti avoin pääsy markkinoille, mikä edellyttää sitä, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset saada ratakapasiteettia rautatieliikenteen harjoittamista varten ja harjoittaa rautatieliikennettä yhdenmukaisin edellytyksin. Rautatieliikenteen toimivaltaa koskevien muutosehdotusten tavoitteena on selkiyttää palvelusopimusasetuksessa tarkoitettujen rautatieliikenteen toimivaltaisten viranomaisten sääntelyä ja ohjata julkisesti järjestetyn henkilöjunaliikenteen rakenteiden kehittymistä.

Ehdotettujen muutosten tavoitteena on luoda puitteet rautatieliikenteen toimivalta-alueiden muutoksille ja siten mahdollistaa alueellisten viranomaisten järjestämä ostoliikenne rautateillä. Tavoitteena on lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinalla mahdollistamalla julkisesti tuetun ostoliikenteen järjestäminen uusille toimivaltaisille viranomaisille. Julkisesti tuetun liikenteen kilpailuttaminen tukee kilpailun syntymistä myös markkinaehtoiseen liikenteeseen, koska mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla pienentää markkinoille tuleminen kynnystä.

Arvoisa puhemies! Esitykseen sisältyvillä ehdotuksilla ei ole merkittäviä suoria taloudellisia vaikutuksia. Toimivaltaisten viranomaisten tekemät henkilöjunaliikenteen hankinnat kuitenkin vaikuttavat julkiseen talouteen. Jos mahdolliset uudet rautatieliikenteen toimivaltaiset viranomaiset hankkisivat nykyistä enemmän julkisesti tuettua junaliikennettä, siitä aiheutuvat kokonaiskustannukset julkiselle sektorille kasvaisivat. Verraten myös julkisesti tuettuun linja-autoliikenteeseen junaliikenteen järjestämisestä aiheutuu huomattavasti enemmän kustannuksia.

Tästä esityksestä on pyydetty lausuntoja laajasti tahoilta, joiden toimintaan esitetyllä lakimuutoksella olisi vaikutusta. Suurin osa lausunnonantajista piti kannatettavana esityksen toimivaltaisia viranomaisia koskevia muutoksia. Lausunnoissa puollettiin laajasti esityksen lähtökohtana olevaa periaatetta, jossa alueellista toimivaltaa koskevien muutosehdotusten lähtökohtana olisivat alueiden omat tarpeet.

Tämän lain ehdotetaan tulevan voimaan ensi vuoden alusta. Ehdotettujen muutosten toimivuutta tullaan seuraamaan virkатыönä lain voimaantulon jälkeen. Kiitos ministeri Ranteelle asian esittelystä ja voimia alkaneeseen syksyyn. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Rasinkangas, olkaa hyvä.

17.20 Merja Rasinkangas ps: Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys eduskunnalle laiksi liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Lakikokonaisuudessa on pohjoisen alueen Oulun seudun kannalta merkittävä uudistus. Tämän esityksen myötä Hailuodon kunta liitetään Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen, kun se on aiemmin ollut Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen toimivalta-alueella. Kyseessä on alueellisen elinvoiman kannalta erittäin merkittävä muutos. Muutos mahdollistaa hyödyt alueellisen joukkoliikenteen suunnittelemisessa. Samalla se vahvistaa Oulun seudun joukkoliikenteen alueellista eheyttä ja kattavuutta. Tästä hyötyvät sekä asukkaat että kunta niin Oulussa kuin Hailuodossa.

Samaan aikaan Hailuotoon valmistuu 2026 vihdoin kiinteä yhteys. Joukkoliikenteen lisäksi työmatkaliikenne omilla ajoneuvoilla helpottuu merkittävästi kiinteän yhteyden myötä. Samalla uusi yhteys lisää Oulu—Hailuoto-välillä varmasti myös pyöräilyä, mikä edistää kansanterveyttä. Yhteys mahdollistaa aivan uudenlaiset hyödyt yrittäjille esimerkiksi matkailussa. Synergiahyöty Oulun ja Hailuodon välillä kasvaa, ja alueellisen elinvoiman kasvaessa syntyy työtä sekä yrittämistä.

Kiinteä liikenneinfrayhteys on paitsi saavutettavuuskysymys myös turvallisuuskysymys. Huoltovarmuuden ja esimerkiksi pelastus- ja poliisitoiminnan kannalta kiinteä yhteys voi olla jopa ihmishengen arvoinen.

Toisen asteen oppilaitoksiin Ouluun tai ympäristökuntiin menevä nuori voi jatkossa helpommin asustaa kotikunnassaan, eikä nuoren tarvitse ainakaan pakon vuoksi tehdä isoa elämänmuutosta ja muuttaa pois kotoaan. Kiinteä yhteys on erinomainen kannustin ja mahdollistaja myös lasten ja nuorten harrastustoimintaan.

Arvoisa puhemies! Kokonaisuudessaan tämä esityksessä oleva Hailuodon siirtäminen Oulun kaupungin toimivalta-alueeseen tieliikenteen toimivaltaisena viranomaisena on järkevä päätös. Esityksessä ehdotetulla toimivalta-alueen muutoksella ei ole arvioitu olevan merkittäviä kustannusvaikutuksia kunnille, mikä on hyvä asia. Lisäksi mainitsemani kiinteä yhteys Hailuotoon on koko Oulun seutua piristävä, huoltovarmuutta lisäävä ja alueellista elinvoimaa kasvattava. Kiitos ministeri Ranteelle asian valmistelusta ja esittelystä. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Eskelinen, olkaa hyvä.

17.22 Seppo Eskelinen sd: Arvoisa puhemies! Joukkoliikenteen kehittäminen on tulevaisuusinvestointi, ja tällainen mahdollistava lainsäädäntö on sinänsä tarpeellinen ja kannatettava. Tietysti monia kysymyksiä nousee esille niin rahoituksen kuin sen arjen realismin osalta alueilla, ja esimerkiksi raideliikenteessä meidän rataverkon kunto.

Toimivaltaisen viranomaisen osalta siirto LVM:stä Liikennevirastoon on hyvinkin perusteltu, ja se edesauttaa joukkoliikenteen, niin lento- kuin raideliikenteen, parempaa synergiaa ja suunnittelua.

Lisäksi ostoliikenteen järjestämismahdollisuutta nyt sitten annetaan alueille, mutta se, mitkä alueet sitten pystyvät tähän huutoon vastaamaan, on kyllä iso kysymysmerkki. Tällä hetkellähan tietysti isoimpia neuvotteluissa olevia asioita on länsirata, ja saa nähdä, miten nämä kymmenien miljoonien kuntien maksusuudet nyt sitten, kunhan ne politiikkapuolelle tulevat, realisoituvat. Myös itärata odottaa samaa keskustelua lähiaikoina.

Tällä hetkellähan kunnat joutuvat jo vuosi vuodelta entistä enemmän kustantamaan joukkoliikenteen järjestämistä. Tämä ei ole ongelma muutamalle suurelle kaupungille, mutta mitä edemmäksi Helsingistä mennään, tilanne muuttuu. Lisäksi liikenteen jatkuva kustannusten nousu ja rahoituksen leikkaukset ovat karsineet erityisesti harva-alueilla mei-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

dän joukkoliikenteen volyymia ja vuoroja. Itse näen, että tulevaisuudenkuva on hyvä, ja lähijunaliikenne, mutta se realismi on se vain, että isot kaupungit ja isot kaupunkiseudut sitä pystyvät järjestämään ja kyllä siinä kumppanina pitää olla myös sitten valtio, eikä sitä vastuuta alueille voi siirtää, niin rahoitusvastuiden kuin järjestämisen osalta. Sinänsä tämä kilpailulainsäädäntö, mikä nyt raideliikenteessä on, on kannatettavaa.

Joukkoliikenteen kehittäminen on hyvin pitkäjänteistä työtä, jota politiikkalohkon pitäisi tukea, eikä jatkuvaa taistelua palvelutasosta, niin kuin tällä hallituskaudella on lentoliikenteen ja raideliikenteen osalta jouduttu tekemään. Valtion pitää edelleen kantaa vastuu erityisesti vähäliikenteisten reittien tarjonnasta ja kantaa vastuuta tavallaan koko Suomen aluekehityksestä ja saavutettavuudesta. Aika näyttää, miten tässä edetään. Tämä tietysti on mahdollistavaa lainsäädäntöä, mutta kyllä tässä isoja kysymysmerkkejä on lähinnä isojen kaupunkiseutujen ulkopuolella, miten tätä pystytään hyödyntämään.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Lyly, olkaa hyvä.

17.25 Lauri Lyly sd: Arvoisa puhemies! Kiitos ministerille esittelystä. — Niin kuin tässä on puhuttu, tämä on mahdollistavaa lainsäädäntöä, mutta tosiasia on, että se, syntyykö raitteille kilpailua, liittyy aika moneen asiaan. Nyt jo periaatteessa meillä on open access -liikenne ja vapaata kilpailua valtaosalla, mutta sitten tämä ostoliikenne ja kalustoyhtiöiden synnyttämiset ja muut ovat sitten sitä aluetta, jossa tässä ehkä on tiettyjä mahdollisuuksia saada kilpailua aikaan. Meitä rajoittaa aika pitkälle myöskin raidekapasiteetti, joka on pulonkaulana lähijunaliikenteen kehittämiselle aika monella alueella, ja tämä tavallaan on yksi osa sitä, että kilpailua ei synny.

Toinen tärkeä asia on se, että kun esimerkiksi lähijunaliikennettä tässä kunnille nyt tarjotaan, on se tilanne, että niitä asemia pitää synnyttää sinne kuntien alueelle ja siellä asemien ratkaisujen pitäisi olla semmoisia, että ne ovat lähijunaliikenteelle ja niitten junien pituudelle rakennettuja asemia, eivätkä kaukoliikenteen asemia, koska ne ovat paljon pitempiä ja paljon kalliimpia rakentaa. Niin että meidän olosuhteet ovat sellaisia, että ne eivät aina mahdollista sitä liikenteen lisäämistä.

Sitten jos katsotaan näitä toimijoita, mitä meillä tällä hetkellä on, VR on meillä käytännössä ainut toimija, joka hoitaa henkilöjunaliikennettä Suomessa. Meillä on perustettu Suomen Lähijunat Oy, mutta sillä ei ole vielä henkilöliikennettä käytännössä Suomessa. Niin että meillä on tässä mielessä vielä aika pitkä matka siihen, ja nämä olosuhteet omalta osaltaan siihen vaikuttavat.

Arvoisa puhemies! Lähijunaliikenteen osalta toinen tärkeä asia on se, että se on valtavasti tuettua liikennettä. Se vaatii aika paljon tukea, ja valtion täytyy olla niissä vahvasti mukana, muuten se ei tule onnistumaan. Parilla alueella sitä valtion tukemaa liikennettä on tehty, HSL:n ja Tampereen seudulla, ja esimerkiksi Tampereen seudulla Tampere, Akaa, Lempäälä ja Nokia ovat tainneet miljoonalla eurolla vuositasolla nostaa sitä liikennettä, ja tavallaan on sillä tavalla täydennetty sitä. Jollain tavalla tässä on saatu myöskin asiakaskuntaa lisättyä näillä toimenpiteillä, ja se auttaa sitten.

Kunnilta on tässä taloustilanteessa aika vaikea odottaa, että sieltä tulisi isoa panostusta tämän lähijunaliikenteen kehittämiseen. Sieltä voi tulla tietyille väleille jonkin verran, mutta se iso panostus on siellä aika vaikeaa saada aikaiseksi. Sitten kun tätä kehitetään, niin kuten lausunnoissakin oli maininta suorahankinnoista ja muista, niin pienimuotoisimmissa yrityksissä pitäisi miettiä sellaisia asioita joillakin rajauksilla, ja niin poispäin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Sitten, arvoisa puhemies, tässä tulee vastaan se, kuka kantaa riskin tällaisesta lähijunaliikenteen järjestämisestä, jos sitä toivottua liikennettä ei synny. Onko se operaattorin vastuulla, vai onko se tilaajan vastuulla? Tämä on niitä kysymyksiä, jotka varmasti meille tulevat tässä vastaan.

Sitten vielä on sellainen tilanne, että jos me kuvittelemme, että meillä on lähijunaliikenteeseen kalustoa kovasti, niin sitä ei nyt niin hirveästi ole, ja sitten jos junakalustoa yritettäisiin saada aikaiseksi, niin niitä toimijoita on aika vähän täällä Euroopassa ja maailmasakin ja se vie oman aikansa. Eilen juuri kuulin, että neljä vuotta suurin piirtein ovat tilauskirjat täynnä, niin että niitä lähijunaliikenteen lisätoimijoita ja lisäjunakalustoa on aika vaikea saada. Tässä mielessä tehtaiden kapasiteetti on täynnä.

Sitten, arvoisa puhemies, vielä viimeinen asia, joka liittyy tähän tehdaskapasiteettiin: Meillä on Otanmäellä 600 henkilön tehdas, ja toivoisin tässäkin yhteydessä, joka on myös huoltovarmuuskysymys, että kun hankitaan raidekalustoa, vaunuja ja ratikoita, niin jollain tavalla pidettäisiin huolta siitä, että tämä Otanmäen tehdas olisi meillä sellaisessa kunnossa ja sen edellytyksiä varmistettaisiin, että me saataisiin kotimaasta tätä raidekalustoa ostettua myöskin. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Harakka, olkaa hyvä.

17.31 Timo Harakka sd: Kiitos, puhemies! Kiitos ministerille esittelystä. — Tosiaankin tämä alueellinen henkilöjunaliikenne on ollut monen paikkaseudun toiveena viime vuosien aikana. Toimivaltakysymyksissä liikenne- ja viestintäministeriössä kellekään ei ole ollut ongelmaa jakaa sitä toimivaltaa itselleen kunnille, kuntayhtymille ja alueille, ja siksi on hyvä, että tämä kaikin puolin tasapuolinen esitys on tuotu eduskuntaan. Jatkossa paikalliset toimijat voivat halutessaan järjestää lähijunaliikennettä. Paino on kuitenkin sanalla ”halutessaan”. Valmistelun yhteydessähän alueellisilta toimijoilta kysyttiin, missä tällaisia suunnitelmia olisi, jotta toimivaltaisuutta olisi voitu luonnostella jo tässä yhteydessä, mutta yhtään ilmoittautumista ei tullut. Haastehan on se, että raideliikenne on raskain tapa järjestää paikallisliikenne, varsinkin jos tavoitteena on siirtää työmatkoja yksityisautoilusta kilpailukykyisillä aikatauluilla ja vuoroväleillä pysyväksi luvattuun joukkoliikenteeseen.

Kannattaa huomioida, että jo tähänkin asti on kuitenkin onnistuttu paikallisjunaliikenteen lisäämisessä valtion ja VR:n yhteistyössä, ensin Kymenlaaksossa, ja viime kaudella vakiinnutimme Tampereen seudun lähiliikenteen Nokialle ja ympäristöön. Se on raitiovaunulinjojen lisäksi vahvistanut tätä Suomen lupaavimmin kasvavaa kaupunkiseutua. Se oli valtiolta iso sitoumus, mutta myös silloisen pormestari Lauri Lylyn ja edustaja Asellin aktiivisuuden ja paikallisten panostusten ansiota.

Mutta kuten edustaja Furuholm aiemmin sanoi, niin nimenomaan Turun seudulta tällaisia toiveita erityisesti on, ja muistaakseni yksityinen raideyhtiökin on perustettu, mutta kun laskelmia vakavissaan tehdään, niin taloudelliset realiteetit tulevat varsin nopeasti vastaan. Ilman merkittävää valtion tukea se ei tule onnistumaan. Näistä hyviä kysymyksiä edellä esittivät edustajat Eskelinen ja Lyly.

Vielä kaksi kysymystä, joihin toivoisin ministeri Ranteelta vastausta:

Se, että alueelle tulee toimivaltaa, herättää kysymyksen valtion ja kuntien suhteesta. Ministeri Ranne, missä suhteessa ajattelette kaupunkien ja valtion rahoitusvastuiden jakautu-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

van? Aiemmissa MAL-sopimuksissahan jako on ollut joko 30 valtio, 70 kunta tai sitten 50—50. Miten kustannukset jaettaisiin paikallisraide liikenteessä?

Nämä pelisäännöt ja kysyntä erityisesti siellä Varsinais-Suomessa riippuvat tietysti länsiradasta, sillä sen syöttöliikennettähän tässä nyt halutaan mahdollistaa. Kun nyt kuusi kaupunkia on sitoutunut 400 miljoonaan ja, jos valtio tekee ajoissa päätöksen, 300 miljoonan lisärahoitukseen, niin miten nämä aikeet ja sopimukset nyt edistävät länsirataa? Millä aikataululla mennään eteenpäin? Toivon ministeriltä vastausta.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Autto, olkaa hyvä.

17.34 Heikki Autto kok: Arvoisa puhemies! Kiitos jo tässä vaiheessa edustajakollegoille korkeatasoisesta ja kiinnostavasta keskustelusta tämän puhuttavan aiheen ympärillä.

Joukkoliikennehän tietysti jo nimensä mukaisesti vaatii niitä joukkoja, ja Suomessa, harvaan asutussa maassa, meillä on tietysti kovin vähän niitä tilanteita, joissa se joukko, joka kulkisi, on riittävän suuri tällaisille merkittäville investoinneille, mitä vaikkapa lähijunaliikenteen mahdollistaminen tarvitsee. Mutta on tärkeää, että edistetään kuitenkin tätä mahdollistavaa lainsäädäntöä tässä yhteydessä, ja kiitos siitä ministeri Ranteelle, joka määrätietoisesti hallitusohjelmaa myös tältä osin toteuttaa.

Mutta kuten tässä monissa puheenvuoroissa on viisaasti, mielestäni, puhuttu, niin Suomessa sitten, kun oikein tosissaan aletaan laskelmia tekemään, tietysti myös realismia pitää olla aina mukana. On tärkeää, että mahdollistavaa lainsäädäntöä on, mutta siinä mielessä ajattelen, että tämän mahdollistavuuden ohella valtio ei voi vetäytyä vastuusta myöskään siltä osin, että olemme raideliikenteen näkökulmasta nykyisellään ja vielä hyvin pitkälle tulevaisuuteen, ehkäpä hamaan tappiin asti, siinä määrin uniikki saareke Euroopassa, että meillä on esimerkiksi tämä oma raideleveytemme, jossa tätä lähijunaliikennettä pitäisi järjestää, joten esimerkiksi sen vaunu- ja veturikaluston hankkimisessa ei oikeastaan ole mitään muuta kuin se kalusto, mitä täällä Suomessa on tai mitä tänne meidän raideleveydelle tuotetaan.

Eli siinä mielessä vaikkapa tämä oma kalustoyhtiö, jossa valtiolla tietysti pitäisi olla aivan keskeinen rooli, on ratkaisevassa asemassa. Tässä mielessä myös valtion omistajaohjaus on todella tärkeää, että vaikkapa sellaista kalustoa, jota tässä tarkoituksessa voitaisiin tulevaisuudessa hyödyntää kunnostamalla tai aivan jo sellaisenaan, VR ei ainakaan poistaisi ja romuttaisi tai myisi Suomesta ulos missään muodossa, vaan että oikeasti saataisiin näitä tarvittavia kalustoyksiköitä sillä tavoin käyttöön, että sitten nämä lähiliikenneyhtiöt tulevaisuudessa voisivat niitä hyödyntää.

Tässä, arvoisa puhemies, joitakin näkökulmia tähän lähiliikenteeseen. Toki myös kaukoliikenteeseen toivoisin panostuksia nyt, kun Suomesta on esimerkiksi rata rakennettu Ruotsiin asti. Olisi todella komeaa, että voisi maamme pääkaupungista ostaa Nato-liittolaismaahan junalipun. Eli tähän vaatisi vain sitä, että junat liikennöisivät tosiaan tuonne Haaparantaan asti, ja siellä Ruotsin puolellahan lähiliikennettä hoitaa VR ainakin tulevaisuudessa. — Kiitos, puhemies.

Puhemies Jussi Halla-aho: Minuutin mittainen vastauspuheenvuoro, edustaja Harakka, olkaa hyvä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

17.37 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos edustaja Auttolle tästä mielenkiintoisesta avauksesta.

Tämä raideleveyshän on tietenkin meille aivan erityinen kysymys, ja voin tässä anekdoottina kertoa, että omana ministeriaikanani eräs suuri junatoimittajayhtiö kyseli, että kun heillä oli tehty iso tilaus Venäjälle mutta nyt se tilaus joudutaankin perumaan Ukrainaan hyökkäyksen takia, niin olisiko Suomi nyt sitten samalla raideleveydellä valmis vastaanottamaan nämä. Jos meillä olisi tuolloin ollut joku kalustoyhtiö, joka olisi voinut aidosti lähteä tämän junatoimittajan kanssa neuvottelemaan, niin meillä olisi kenties tilanne tältä osin parempi, mutta silloisissa oloissa tällaista kauppaa ei päästy hieromaan.

Vuoden 2019 hallitusohjelmassa, siinä hyvässä hallitusohjelmassa, oli yksi konkreettinen liikennehanke, ja se oli sähköistää Laurila—Haaparanta-välinen ratayhteys — voi kai sanoa myöhempien tapahtumien valossa, että varsin kaukonäköisesti.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Sitten palaamme puhujalistalle. Edustaja Laakso, olkaa hyvä.

17.38 Sheikki Laakso ps: Arvoisa puhemies! On todellakin tärkeää, että me voidaan mahdollistaa eri vaihtoehtoja, jotta kunnat voivat tehdä omia ratkaisujaan. Se on sanomatta selvää, että kun näissä kuitenkin tulee todennäköisesti olemaan niin, että hyötyjät ovat isoimmat kunnat, niin totta kai sen asian täytyykin mennä niin, että hyötyjä joutuu myös maksamaan siitä asiasta. Elikkä tähän vaan antaa vaihtoehdon, mutta ei tietenkään niin, että hoidettaisiin myös se rahoitus saman tien siinä. Siinäkin mielessä on ihan hyvä, koska aika äkkiä se menisi niin, että Itä-Suomikin tyhjenisi kokonaan, jos me vielä ruvettaisiin tukemaan isojen kaupunkien paikallisliikennettä oikein voimakkaasti.

Edustaja Lylyn puheesta ymmärsin, että kaivattaisiin jollain tavalla kilpailua meille, mutta jos en nyt ihan pahasti väärin muista tai äärettömän huonosti ole ymmärtänyt, niin puoluetoverinne viime kaudella ministerinä olleena kuitenkin aiheutti sellaisen tilanteen, että tehtiin VR:n kanssa aika pitkä sopimus, joka käytännössä katsoen vähän jopa romutti mahdollisuuden, että tänne olisi kilpailevaa toimintaa tullut. Voi olla, että vanhalla miehellä muisti pätkii tai tulee tilanne, että ei ole ymmärtänyt kaikkea, mutta näin silloin minä ainakin tulkitsin, että VR pystyi pitämään tätä omaa kivaa monopoliaan vähän pitempään kuin olisi ehkä tarvetta ollutkaan. — Kiitoksia.

Puhemies Jussi Halla-aho: Ja vastauspuheenvuoro, yksi minuutti, edustaja Harakka, olkaa hyvä.

17.40 Timo Harakka sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos, puhemies! Edustaja Laakson kanssa tehtiin erinomaista yhteistyötä viime kaudella ollessani ministerinä ja hän ansioituneena Liikenne 12 -suunnitelman parlamentaarisen ryhmän jäsenenä. Mutta siltä osin kuin kyse on nyt sitten valtion VR:ltä tekemästä ostoliikennesopimuksesta, joka on edelleen joitakin aikoja voimassa, niin se on toteutettu aivan niitten EU-kilpailuehtojen mukaisesti, joita Suomen valtio ja liikenne- ja viestintäministeriö vie kirjaimellisesti ja itse asiassa aika aktiivisesti ja innokkaastikin eteenpäin, koska kyllä liikenne- ja viestintäministeriössä on koko ajan — ja uskon, että ihan kaikkien ministerien aikana — ymmärretty se, että raide liikenteen kilpailu tarkoittaisi sekä matkustajille että myöskin sitten yrityksille sellaisia

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

mahdollisuuksia, jotka parantaisivat liikenneyhteyksiä Suomessa, ja sitä on voimakkaasti edistetty.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Sitten palaamme taas listalle. — Edustaja Laine-Nousimaa, olkaa hyvä.

17.42 Hanna Laine-Nousimaa sd: Arvoisa puhemies! Ministeri Ranne kertoi, että hallituksen esitys on mahdollistava, ei rajaava. Tämä on hyvä periaate, kun laaditaan lakeja, jotka koskevat ihmisten kulkemista. Raideliikenteen lisääminen ja erityisesti lähijunaliikenteen vahvistaminen muillakin kaupunkiseuduilla kuin pääkaupunkiseudulla olisi erittäin tärkeä tavoite. Liikenteen ruuhkautuminen kaupunkiseuduilla ja tahto päästä asetettuihin tavoitteisiin päästövähennyksissä kannustavat kuntia joukkoliikenteen kehittämiseen.

Arvoisa puhemies! Oleellisen tärkeä asia lähijunaliikenteen kehittämisessä on se, miten kustannukset tulevaisuudessa jaetaan. Tällä hetkellä valtio osallistuu kustannuksiin 30—40 prosentin osuudella ja seisakkeen sijaintikunta 60—70 prosentin osuudella. Uuden raidereformin alueellisiin valmisteluryhmiin on kerätty jäseniä kunnista ja maakunnista. Kuntiin tulleen tiedon mukaan tulevaisuudessa lähijunaliikenteen lisävuorot tulee kuntien kustantaa sataprosenttisesti. Tämän lisäksi uusiin seisakkeisiin kohdistuvat rakenteelliset vaatimukset ovat niin kalliita, että rakentaminen on yksittäiselle kunnalle lähes mahdotonta. Näitä vaatimuksia koskien seisakkeiden rakenteita olisi myös erittäin tärkeää tarkastella uudelleen. Saamani tiedon mukaan VR:n kanssa tehdyn nykyisen sopimuksen päättyessä kunnilta odotetaan kymmenen vuoden sitoumusta ostaa lisäliikennettä, ja päätökset tästä tulisi tehdä alkuvuoteen 26 mennessä.

Arvoisa puhemies! Kun liikenteen toimivaltaa siirretään ja vastuuta sekä liikenteen järjestämisestä että rahoittamisesta siirretään entistä enemmän kuntien vastuulle, tulee tilanteesta hyvin ongelmallinen. Kuntien riittävästä rahoituksesta on huolehdittava myös julkisen liikenteen osalta. Nykyisessä taloudellisessa tilanteessa on kuntien mahdotonta ottaa vastuulleen sitoumus sataprosenttisesti rahoitettavasta lähijunaliikenteestä.

Arvoisa puhemies! Toivon, että raideliikenteen ja erityisesti lähijunaliikenteen kehittämisessä tehdään vahvaa yhteistyötä kuntien ja kaupunkiseutujen kanssa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Asian käsittelylle tässä yhteydessä varattu aika lähenee loppuaan. Annan nyt vastauspuheenvuoron ministeri Ranteelle, viisi minuuttia. Jos listalla on vielä sen jälkeen puheenvuoropyyntöjä, niin keskustelua jatketaan myöhemmin tässä istunnossa. — Ministeri Ranne, olkaa hyvä.

17.44 Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne: Kiitoksia, arvoisa puhemies! Erittäin hyvää ja monipuolista keskustelua käyty tässä salissa. — Ehkä aloitan sillä, että tässä esityksessä ei ole siis kyse niistä rahoitusvastuista tai niiden muuttamisesta, mutta tietenkin tätä keskustelua pitää käydä siitä, miten jatkossa toimitaan. Meillä on tällä hetkellä niin MAL-sopimusten myötä kuin erilaisten muidenkin yhteistyösopimusten kautta mahdollista jakaa sitä vastuuta seutujen, kaupunkien ja valtioiden välillä. Mutta lähtökohtana meillä on siis valtion nykyisin rahoittama ostoliikennekokonaisuus, ja tämä on niin kuin kuitenkin se pohja. Sitä ei olla tässä esityksessä muuttamassa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Kalustoyhtiön osalta me ollaan aika samoilla linjoilla varmasti siinä. Olen käynyt itsekkin siellä Otanmäellä, ja tietenkin toivotaan myöskin, että tämä meillä tässä maassa oleva valmistava teollisuus pysyy täällä ja saadaan sieltä kaikki mahdollinen ilo irti.

Ehkä siitä isosta kuvasta liikennesektorilla kuitenkin: Täällä puhuttiin siinä alussa raiteiden kuntoon tai teiden kuntoon liittyviä itse asiassa useampia puheenvuoroja. Jotta saisi siitä sen ison käsityksen, niin edellisen hallituksen aikana pistettiin niin raiteisiin kuin teihin vähemmän rahaa kuin mitä tämä hallitus on tähän mennessä tehnyt. Eli nyt meillä on raiteisiin liittyviä päätöksiä tehty jo yli miljardilla eurolla ja teiden osalta liki kahdella miljardilla. Tämä on tämmöinen niin kuin pitkäjänteinen, ja toivottavasti myös Liikenne 12:n myötä saadaan tämmöinen tason nosto. Me tarvitaan sitä. Ja tässä on nimenomaan, ensisijaisesti kyse siitä nykyisestä infrasta. Sitä keskustelua ja vuorovaikutusta, kun me puhutaan Väylävirastosta, me puhutaan VR:stä, tietenkin meidän ministeriön osalta ja me puhutaan Traficomista, eli meillä on paljon viranomaisia ja paljon toimijoita, täytyy tietenkin yhdessä viedä eteenpäin.

Jos sitten ajatellaan sitä, että ei ole mitään tehty: No, on kyllä aika paljon tehty, ja kun summista puhutaan, niin esimerkiksi tämän kesän aikana 300 siltaa on ollut meidän projekteina — 300 siltaa. Tietenkin raiteiden osalta paljon tapahtuu ja koko ajan tulee lisää päätöksiä. Mutta uskon, että meillä on tästä tilannekuva sama, ja me tarvitaan tason nosto kaikkeen tähän, niin raiteiden osalta kuin teidenkin osalta. Toivon, että tässä saadaan myöskin semmoinen kunnon pitkäjänteinen linjaus.

Tässä mainittiin jossain vaiheessa myöskin tämä sosiaalinen ilmastorahasto ja se, millä tavalla me niitä EU-rahoja sitten voidaan käyttää meidän liikenteen hyväksi. Sitä keskustelua käytiin aika tarkasti tuolla energia- ja ilmastoministerivaliokunnassa ja muussa, ja kyllä siellä on poimittu juuri niitä, mitkä ovat parhaita meille Suomen kannalta. Haja-asutusalueen autojen käyttäjät — siellä on hyvin monia erilaisia. Katsotaan nyt, mitä sieltä saadaan, mutta maksimi on kuitenkin meillä nyt niin kuin sisässä, ne hakemukset niin sanotusti, kun se vastinraha ensin valtiolta löydetään. Kaikki mahdollinen, joka siellä on sosiaalisen ilmastorahaston kautta mahdollista saada, siis liikennepuolelle, kyllä sieltä yritetään saada.

No, sitten tietenkin tämä, joka kaikkia aina kiihdyttää ja viihdyttää: länsirata. Muutama asia: Totean ensinnäkin, että täällä salissa tietenkin erityisesti keskusta on ottanut aina esiin tämän itse perustamansa yhtiön ja hyvin kannattamansa hankkeen tilanteen. Tästä voi todeta ihan lyhyesti, että olkaa huoleti, piikki ei ole auki, taloudellisia riskejä minimoidaan. Tällä hetkellä tilanne on siis se, että osakassopimusneuvottelut ovat kesken ja ne jatkuvat parin viikon päästä. Valtio ei jousta 400 miljoonasta. Se on se maksimi, mihin olemme hallitusohjelmankin mukaan sitoutuneet. Ja edelleen hallitusohjelman osalta on aivan selvä kirjaus, että puhutaan nyt ensimmäisen vaiheen suunnittelusta ja rakentamisvaiheeseen siirtymisestä. Mistään muusta ei neuvotella eikä päätetä. Tämä on niin kuin selvä tapaus. Hyvin rajattu kokonaisuus, ja sitten katsotaan, mitä tässä neuvottelujen aikana ja jälkeen sieltä lopulta tulee ulos. Valtion 400 miljoonan pottia ei ole käytetty yhtään, siis nolla euroa on käytetty toistaiseksi. Kun täällä on keskustan puolelta esitetty, että tämä on mahtava säästötoimi, niin ei siellä ole mitään säästettävää, kun ei siellä ole käytetty mitään. Ja riiehessä ei siis keskusteltu eikä sovittu tästä länsiradasta yhtään mitään.

Täällä on aika laajaa keskustelua käyty, ja uskon, että tästä nimenomaisesta esityksestä kyllä päästään varsin hyvin yhteistuumin eteenpäin. Jatketaan yhteistyötä. — Kiitoksia.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 73/2025 vp

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia, ministeri. — Listalla näyttää olevan yksi puheenvuoropyyntö, joten keskustelu ja asian käsittely keskeytetään. Asian käsittelyä jatketaan tässä istunnossa muiden asiakohtien jälkeen.

Asian käsittely keskeytettiin kello 17.50.

Asian käsittelyä jatkettiin kello 19.54.

Toinen varapuhemies Tarja Filatov: Nyt jatketaan aiemmin tässä täysistunnossa keskeytetyn asiakohdan 6 käsittelyä. Keskusteluun jäi puheenvuoroja, mutta nyt niitä ei enää ole.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.