

Täysistunto

Tiistai 3.10.2017 klo 13.59—18.47

2. Välikysymys raideliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta

Välikysymys VK 3/2017 vp

Ainoa käsittely

Puhemies Maria Lohela: Ainoaan käsittelyyn esitellään päiväjärjestyksen 2. asia. Nyt annetaan vastaus edustaja Harry Wallinin ynnä muiden välikysymykseen raideliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Valtioneuvoston vastauksen ja edustaja Harry Wallinin puheenvuoron jälkeen välikysymyskeskustelu käydään nopeatahtisena siten, että ryhmäpuheenvuorojen pituus on enintään 5 minuuttia. Muut ennakolta varatut puheenvuorot käytetään ryhmäpuheenvuorojärjestyksessä, ja niidenkin pituus on enintään 5 minuuttia. Puhemiesneuvosto suosittelee, että nopeatahtisen keskusteluosuuden jälkeenkin pidettävät puheenvuorot kestävät enintään 5 minuuttia. Lisäksi myönnän harkitsemassani järjestyksessä minuutin tai 2 minuutin pituisia vastauspuheenvuoroja.

Keskustelu

14.01 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Rautatieliikenne on keskeinen osa sekä suomalaisten arkea että maamme kilpailukykyä. Sen kehittäminen on välttämätöntä myös kunnianhimoisten päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Liikenteen päästöt on puolitettava vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Tähän päästäksemme tarvitsemme monenlaisia keinoja. Hallitus on nyt hakemassa ratkaisuja, joilla raideliikennettä saadaan lisättyä ja tehtyä siitä aito vaihtoehto yhä useammalle suomalaiselle.

Uudistuksella pyritään siihen, että rautatieliikennepalvelujen tarjonta lisääntyy ja monipuolistuu. Kilpailun avaamisen tavoitteena on, että palvelut tuotettaisiin nykyistä tehokkaammin ja että ne vastaisivat nykyistä paremmin eri asiakasryhmien tarpeisiin. Liikenteen palvelutarjonnan kasvu ja kilpailu tarjoajan ja liikennemuotojen välillä hyödyttävät matkustajia. Palveluntarjoajat kilpailevat asiakkaistaan lippujen hinnalla ja erilaisilla palveluilla. Ihmisille tulee lisää tarjontaa ja valinnanvaraa. Julkiselle tuelle saadaan nykyistä enemmän vastinetta.

EU:n neljäs rautatiepaketti asettaa tiettyjä velvoitteita, jotka on tässä otettu huomioon. Suomen lisäksi vain Luxemburgissa ja Irlannissa on ainoastaan yksi toimija rautateiden henkilöliikenteessä. Kilpailu on päätetty avata, koska sen on arvioitu tuovan paremmat palvelut junamatkustajille ja hyödyttävän koko yhteiskuntaa. Yksinoikeuksiin ja suorahankintoihin perustuva järjestelmä on arvioitu tehottomaksi. Palveluja kilpailutettaessa verorahojen käyttö on läpinäkyvämpää.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Suomi haluaa edetä kilpailun avaamisessa, sillä meillä ei ole varaa odottaa uudistusten toteuttamista 2020-luvun lopulle asti. Päästövähennystavoitteemme ovat kunnianhimoiset ja vuosi 2030 tulee eteen nopeasti.

Arvoisa puhemies! On myönteistä, että myös oppositio kantaa huolta rautatiejärjestelmän tulevaisuudesta ja junaliikenteen käytön kasvattamisesta. Tämä yhteinen näkemys toivon mukaan mahdollistaa rakentavan keskustelun myös tänään ilman pelottelua.

Kuten välikysymyksessä todetaan, eivät nykyiset raideliikennepalvelumme ole olleet riittävän kustannustehokkaita eivätkä kaikilta osin vastanneet ihmisten tarpeisiin. Vasta viime vuosina linja-autoliikenteen ja lentoliikenteen luoma kilpailu sekä edessä häämöttävä pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen kilpailutus ovat saaneet aikaan sen, että VR:n palveluja, hinnoittelua ja kustannustehokkuutta on lähdetty todella kehittämään. Esimerkiksi junalippujen kuluttajahinnat ovat tämän seurauksena laskeneet keskimäärin yli 10 prosenttia viimeisen vuoden aikana.

Kilpailu luo yrityksille kannustimen toiminnan kehittämiseen. Kun yritykset kilpailevat matkustajista, ihmisille syntyy mahdollisuus valita erilaisten vaihtoehtojen välillä. Palvelujen käyttäjä pystyy viranomaisia paremmin kertomaan, millaisia palveluja hän tarvitsee. Esimerkiksi aiemmin auringonlaskun alana pidetty linja-autoliikenne on kilpailun avautumisen myötä noussut uuteen kukoistukseen.

Välikysymyksessä on arveltu, että jatkossa kilpailu käytäisiin lähinnä henkilöstöä ja palkkoja karsimalla. Tämä on perusteeton huoli. Maissa, joissa henkilöjunaliikenne on avattu kilpailulle, liikenteen kysyntä ja tarjonta ovat kasvaneet merkittävästi. Tämä on lisännyt myös osaavien työntekijöiden tarvetta, ja kilpailu on näkynyt myös kohonneina palkkoina. Hallitus on linjannut, että Suomessa työntekijät siirtyvät VR:stä perustettaviin valtionyhtiöihin liikkeenluovutuksen periaatteella eli vanhoina työntekijöinä. Pidämme erittäin tärkeänä ja olemme sitoutuneet siihen, että henkilöjärjestöt ovat tiiviisti mukana uudistuksen valmistelussa. Selvää on, että VR:n henkilöstöllä on ainutlaatuista asiantuntemusta, jota tarvitaan jatkossakin Suomen rautateilla.

Otamme oppia muiden maiden hyvistä ja huonoista kokemuksista. Kansainväliset kokemukset henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamisesta kuitenkin osoittavat kiistattomasti kaikkein tärkeimmän: kilpailun avaamisesta hyötyvät nimenomaan matkustajat. Parempien palveluiden ja laskeneiden hintojen tuoma hyöty näkyy junamatkustamisen suosion lisääntymisenä. Myös julkisissa hankinnoissa voidaan saavuttaa merkittäviä säästöjä. Euroopan komission ja OECD:n selvityksissä on havaittu, että kilpailutuksilla on saavutettu 20–30 prosentin säästöt suoraan hankintoihin verrattuna.

Vielä 1990-luvun alussa Suomen junaliikenne oli hyvin samankaltaisessa tilanteessa esimerkiksi Ruotsin ja Iso-Britannian kanssa. Tuolloin kaikissa kolmessa maassa valtiollinen junaoperaattori vastasi liikenteestä yksinoikeudella ja junaliikenteen osuus liikenne-muodoista oli noin 5 prosenttia. Sitten Ruotsi ja Iso-Britannia ovat avanneet henkilöjunaliikenteen kilpailulle koko maassa ja junaliikenteen osuus on kivunnut samassa ajassa 9 prosenttiin. Suomessa junan käyttö on jämähtänyt vuoden 90 tasolle.

On kuitenkin selvää, ettei Suomi nouse Ruotsin ja Ison-Britannian tasolle pelkästään kilpailua avaamalla. Meidän on jatkossakin panostettava rataverkon kehittämiseen, ja kattavan junaliikennetarjonnan turvaaminen koko maassa edellyttää julkista tukea. On kuitenkin muistettava, että järjestelmän tehostuessa ja junaliikenteen suosion kasvaessa tehdyille panostuksille voidaan saada nykyistä enemmän vastinetta. Kilpailun avaamisella varmis-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

tetaan, että meidän kannattaa tulevaisuudessakin investoida rataverkkoomme ja junayhteyksiimme.

Arvoisa puhemies! Välikysymyksessä väitetään, ettei valittu kilpailutusmalli synnytä kilpailua vaan luo ainoastaan alueellisia monopoleja nykyisen valtakunnallisen monopolin tilalle. Tässä kohtaa on syytä oikaista vääriä käsityksiä. Hallitus on päättänyt, että kilpailu avataan alueisiin ja palvelukokonaisuuksiin perustuvien käyttöoikeussopimusten pohjalta. Sopimuksissa määritellään tarkemmin vaadittava palvelutaso ja kannustimet toiminnan kehittämiseen. Käyttöoikeussopimukset eivät takaa operaattoreille yksinoikeutta kilpailutetuille alueille. Valitussa mallissa samalla rataosalla voi toimia useita yrityksiä. Opposition huoli on siis turha. Hallituksen valitsemassa mallissa kilpailua syntyy junaoperaattoreiden välille sekä tarjouskilpailuvaiheessa että varsinaisessa liikennöinnissä.

Lisäksi on esitetty huoli siitä, ettei Suomen rataverkolle mahtuisi lisää liikennettä. Näin ei todellisuudessa ole. Rataverkkomme käyttöaste on Euroopan alhaisimpia ja liikennettä voitaisiin lisätä merkittävästi lähes koko rataverkolla. VR on vähentänyt liikennettä viime vuosina runsaasti usealla rataosalla. On totta, että pääkaupunkiseudun liikenteessä ratakapasiteetti alkaa olla etenkin ruuhka-aikoina täydessä käytössä.

On kuitenkin muistettava, että alueellisella liikenteellä on suuri potentiaali myös maakunnissa pääkaupunkiseudun ulkopuolella. Esimerkiksi Ruotsissa lähijunaliikennettä harjoitetaan jopa muutaman kymmenentuhannen asukkaan kaupunkien yhteydessä. Suomessa tällainen liikenne puuttuu käytännössä kokonaan. Tulevaisuudessa myös maakunnat ja suuret kaupungit voisivat kehittää alueellista liikennettä omista lähtökohdistaan.

Meidän on jatkossakin huolehdittava siitä, että junaliikennepalveluja on saatavilla koko Suomessa ja kaikille matkustajaryhmille. Valitussa kilpailutusmallissa voidaan nykyistä paremmin varmistaa, että operaattorit huolehtivat myös kaupallisesti vähemmän kiinnostavista palveluista. Jatkossa maanlaajuinen palvelutaso ja lippujärjestelmien yhteentoimivuus voidaan varmistaa nykyistä paremmin. Nykyjärjestelmässä ei ole ollut mahdollista riittävästi puuttua lippu-uudistuksiin, vuorotarjonnan vähennyksiin, asemien lakkauttamiseen tai pysähdysten vähentämiseen. VR tekee näitä päätöksiä itsenäisesti liiketaloudellisin perustein.

Arvoisa puhemies! VR:n tulevaisuus ja yhtiön arvossa tapahtuneet muutokset ovat myös herättäneet kysymyksiä. Hallitus on talouspoliittisessa ministerivaliokunnassa yksiselitteisesti linjannut, että VR-Yhtymä Oy:n rooli ja kilpailukyky valtio-omisteisena junaliikennöintiyhtiönä turvataan. Yhtiö osallistuu tuleviin kilpailutuksiin samalta viivalta muiden potentiaalisten operaattoreiden kanssa.

Hallituksella on aito halu lisätä kilpailua junaliikenteessä eikä avata markkinoita näennäisesti. Esimerkiksi kaluston saatavuus voisi muodostua Suomen muista Euroopan maista poikkeavan raidelevyden vuoksi ylitsepääsemättömäksi markkinoille tulon esteeksi. Kaluston ja tukipalveluiden tasapuolisen saatavuuden varmistaminen on välttämätöntä. Hallituksen valitsema malli vastaakin pitkälti sitä, mihin HSL päätyi vuonna 2014, kun se päätti lähijunaliikenteen kilpailuttamisesta.

Oppositio puhuu välikysymyksessään virheellisesti luonnollisen monopolin yksityistämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla ei ole tehty tällä hallituskaudella yhtään yksityistämistä eikä tehdä nytkään. Kaikki kolme perustettavaa yhtiötä ovat valtion sataprosenttisesti omistamia erityistehtävayhtiöitä. Niille VR:ltä siirtyvä omaisuus säilyy valtion omistuksessa. Kysymys on omaisuudensierrosta valtionyhtiöstä valtion erityistehtävayhtiöön.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Kysymys ei myöskään ole luonnollisesta monopolista. Samalla rataosalla voi toimia samanaikaisesti useita junaoperaattoreita, aivan samaan tapaan kuin maantiellä voi toimia useita linja-autoyrityksiä. Näin toimitaan jo ongelmitta muissa maissa. Hallituksen valitsemassa käyttöoikeussopimusmallissa operaattoreille ei ole tulossa yksinoikeutta rataosalle.

Kalustoyhtiöön siirrettävä kalusto vuokrataan tasapuolisin ja yhtäläisin ehdoin potentiaalisille operaattoreille. Sitä ei olla antamassa ilmaiseksi ulkomaisten yritysten käyttöön. Yhteisin varoin hankittu omaisuutemme vuokrataan sellaisille toimijoille, jotka pystyvät tuottamaan sen avulla suurimman lisäarvon suomalaisille. Kilpailun avulla voimme varmistua siitä, että yhteiset resurssimme ovat tehokkaimmassa mahdollisessa käytössä. Junaoperaattorilla on velvollisuus vuokrata käytettävä kalusto ensi sijassa kalustoyhtiöltä.

Valtiolla on omistajana myös yhteiskunnallisia tavoitteita, eikä kaikkien valtionyhtiöiden kohdalla ensisijainen tavoite ole osinkotulojen maksimointi. Tätä varten on olemassa erityistehtävayhtiöitä, joilla on yhteiskunnan kannalta merkittäviä tehtäviä. Näissä yhtiöissä valtion omistajapoliittiset tavoitteet perustuvat mahdollisimman hyvään yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kokonaistulokseen.

Rautateiden henkilöliikenteen avaaminen kilpailulle on erinomainen esimerkki tilanteesta, jossa valtio voi hyödyntää omistustaan Suomen uudistamiseen. Nyt perustettavissa yhtiöissä valtion intressinä on toimivien markkinoiden varmistaminen.

Yhteiskunnallisten intressien toteutuminen tärkeissä yhteiskunnan perustoiminnoissa varmistetaan kullekin sektorille parhaiten sopivalla keinolla. Näitä voi olla esimerkiksi sääntely, julkiset hankinnat ja valtion omistamat yhtiöt.

Arvoisa puhemies! Kilpailun avaamisesta laadituista selvityksistä on keskusteltu paljon viime aikoina. Kilpailun avaamista on valmisteltu huolella ja virkamiesvalmistelun lisäksi on teetetty useita selvityksiä. Selvityksiä on tehty laajasti eri näkökulmista, jotta voisimme varmistua siitä, että kilpailu kannattaa avata juuri esitetyllä mallilla. Selvityksiä ei voitu keväällä asian keskeneräisyyden vuoksi julkistaa. Asian julkistamisen jälkeen kaikki teetetyt selvitykset julkistettiin viipymättä julkisuuslain mahdollistamissa rajoissa.

Selvityksissä on tarkasteltu muun muassa kilpailun avaamisen vaikutuksia palvelutason, lippujen hintoihin, ratakapasiteetin ja kaluston riittävyteen, turvallisuuteen, verotuloihin ja omistaja-arvoon. Yksittäiset selvitykset ovat olleet aiheeltaan rajattuja, ja niihin on sisältynyt erilaisia oletuksia. Tämän vuoksi yhtä selvitystä tarkastelemalla ei voi saada kokonaiskuvaa hankkeesta tai sen vaikutuksista.

On totta, että tehdyissä selvityksissä on tunnistettu joitain kilpailun avaamisen myötä syntyviä lisäkustannuksia ja siihen liittyviä riskejä. Samaan aikaan on tunnistettu lukuisia hyötyjä, joita saavutetaan erityisesti pitkällä aikavälillä. On virheellistä puhua nykyisten markkinoiden jakamisesta. Tehtyjen selvitysten ja kansainvälisten kokemusten valossa on kiistatta selvää, että kilpailun avaamisen myötä yhä useampi ihminen valitsee matkustustavakseen juuri junan.

Vaikka kilpailuttaminen lisääkin alkuvaiheessa erityisesti hallinnollista työtä, hyötyjä tullaan saavuttamaan, kun kilpailu ajaa yrityksiä kehittämään palvelujaan ja tuotantotapojaan. Monopoliyhtiöllä ei tähän vastaavaa kannustinta ole, ja tämä on havaittu konkreettisesti juuri Suomen junaliikenteessä.

Selvityksiä ja niiden johtopäätöksiä tulee katsoa kokonaisuutena. Hallituksen tehtävä on arvioida erilaisia toteuttamisvaihtoehtoja ja niiden yhteiskunnallisia vaikutuksia. Näiden pohjalta muodostetaan kokonaiskäsitys Suomen kannalta parhaasta mahdollisesta ratkaisusta. Juuri näin hallitus toimi, kun se keväällä päätti talouspoliittisessa ministerivaliokun-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

nassa kilpailun avaamisesta ja tehtävistä yhtiöjärjestelyistä. Hallituksella oli ratkaisua tehdessään kaikki tarvittava tieto käytössään.

Olemme keskellä valtavaa muutosta, jossa digitalisaatio ja ilmastonmuutos muokkaavat toimintaympäristöämme ennennäkemättömällä tavalla. Keinoäly, automaatio, jakamis- ja datatalous, lohkoketjut ja virtuaalitodellisuus tulevat vauhdilla haastamaan ja haastavat nykyisiä liiketoimintamalleja ja arvoketjuja. Liikkuminen muuttuu palveluksi ja automatisoituu.

Suomella on halutessaan mahdollisuus olla se ensimmäinen maa maailmassa, jossa liikennealan uudistuminen toteutetaan kaikki liikennemuodot kattavana kokonaisuutena. Rautatiet ovat liikennejärjestelmämme ydinaluetta. Nyt on aika huolehtia siitä, että junaliikenne kestää mukana tässä kehityksessä. — Kiitos.

14.17 Harry Wallin sd: Arvoisa puhemies! Olemme täällä tänään käsittelemässä koko opposition allekirjoittamaa välikysymystä raideliikenteen tulevaisuudesta. Opposition huoli hallituksen talouspoliittisessa työryhmässä hyväksymästä kilpailutusmallista on yhteinen ja vakava.

Mallissa Suomi jaettaisiin alueisiin rautateiden matkustajaliikenteen osalta ja alueet kilpailutettaisiin Etelä-Suomen lähiliikenteestä alkaen eri toimijoille. Samalla VR:n kalusto, huolto ja kiinteistöt jaettaisiin eri yhtiöihin mukaan luettuna jo kilpailtu tavaraliikenne. Hallitus uskoo saavansa tällä uusia toimijoita markkinoille ja näin lisäävänsä junavuoroja ja tarjoavansa parempaa palvelua kansalaisille.

Oppositioista käsin on hankala nähdä, miten hallitus aikoo tavoitteissaan onnistua, mikäli uudet toimijat eivät investoi uuteen kalustoon, jolla junavuoroja voidaan lisätä. Toinen pullonkaula on rataverkkomme, joka on jo nyt pääratojen osalta täydessä käytössä ja johon tarvitaan tuntuva investointeja. Myöskään vapaan kilpailun tuomaa mahdollisuutta valita tarpeisiin paras vaihtoehto ei matkustajille suoda, kun uusilla, kilpailutetuilla alueilla valitsee edelleenkin yhden operaattorin monopoli. Enemmänkin näyttää siltä, että hallitus on päättänyt huutokaupata valtionyhtiön liiketoiminnan. [Eduskunnasta: Ei ole!]

Arvoisa puhemies! Hallituksen valmistelua kilpailutuksen suhteen ei voi pitää tasapainoisena, kun saamme lukea lehdistöstä piilotetuista selvityksistä. Hallitus on vedonnut useampaan ulkomaiseen selvitykseen ja kertoo arvioineensa, että kilpailun avaamisesta syntyy yhteiskunnalle enemmän hyötyä kuin mitä yhteiskunta siinä menettää. Kuitenkin ne kaksi selvitystä, joissa on selvitetty hallituksen mallia nimenomaan Suomen liikenteessä — Boston Consulting Groupin ja Spring Advisorin — toteavat hallituksen mallin vaikutukset negatiivisiksi. Rambollin selvitys, johon hallitus tukeutuu, ei ole tutkinut hallituksen mallia vaan on luonteeltaan teoreettinen liikennesimulaattori, joka ottaa kilpailutuksesta saatavat edut annettuna. Huolestuttavaa on myös omistajaohjausosaston päällikön Eero Heliövaaran sivuuttaminen jatkovalmistelusta. Heliövaara arvostelee valitun mallin toimivuutta ja kertoo Kauppalehdessä 21.9. uskovansa "järjen voittavan, jos huomataan, että osa linjauksista ei ole viisaita". Hallituksen esittelemä malli vaatii laajempaa selvittelyä. Selvitysten ristiriitojen ja puutteiden vuoksi on vaarallista, että hallitus liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on tehnyt selvityksistä omiin tarpeisiinsa sopivat johtopäätökset. Väärällä valinnalla voimme tehdä miljardiluokan vahingot suomalaiselle yhteiskunnalle, sähköisen liikenteen edistämiseksi sekä valtionyhtiölle osana kansallisomaisuuttamme.

Arvoisa puhemies! Toimin ennen kansanedustajaksi pääsyä myös VR:n käyttöosastolla miehistönkäytön suunnittelijana. Minun tehtävänäni oli suunnitella veturinkuljettajien työ-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

vuorot koko valtakuntaan. Tehtävä oli tiimityötä, joka tehtiin yhdessä veturi- ja vaunukaluston kieroista vastaavien henkilöiden kanssa. Näin pystyttiin varmistamaan, että henkilökunta sekä veturit ja vaunut voitiin käyttää mahdollisimman tehokkaasti. Meidän rautatieliikenteessä on perussääntönä, että henkilöliikenne ajetaan päiväaikaan ja tavaraliikenne yöaikaan. Tällöin voidaan käyttää tehokkaasti 354:ää veturia, kun sama veturi kiertää sekä henkilö- että tavaraliikenteessä. Toimiessani veturinkuljettajana ajopiirini oli laaja, sillä Seinäjoelta käsin ajoin henkilö- ja tavarajunia muun muassa Helsinkiin, Poriin, Jyväskylään ja Ouluun. Työnantaja siis pystyi käyttämään minua monipuolisesti, ja lisäksi olin saanut tyyppikoulutuksen Pendolinosta dieselkalustoon saakka. [Jukka Gustafsson: Ammattimies puhuu!]

Hallituksen esittämä malli yksityisistä monopoleista ja käytössä olevan kaluston jakamisesta eri yhtiöille tulee heikentämään kaluston ja henkilökunnan tehokasta käyttöä. Sen seurauksena kustannukset kasvavat, lipunhinnat nousevat ja tarjonta tulee supistumaan. Liikenne loppuu ensimmäisenä harvaan asutuilla alueilla Pohjois- ja Itä-Suomessa. Samaa aikaan VR:n mahdollisuus maksaa valtiolle osinkoja laskee. VR on tulouttanut omistajalleen satoja miljoonia euroja viimeisten vuosien aikana. Myös uudistuksessa kokonaan unohdetun tavaraliikenteen kustannukset kasvavat kaluston jakamisen myötä, mikä vaikuttaa muun muassa metsä- ja teknologiateollisuuden kustannuksiin. Rautateiden tavaraliikenteellä on suuri merkitys Suomen vientiteollisuudelle. Raakapuun ja sellun kuljetusten arvioidaan jatkavan kasvuaan. Muista keskeisistä teollisuudenaloista kemianteollisuuden tulevaisuudennäkymät ovat hyvät ja kemikaalien kuljetusten määrän arvioidaan kasvavan.

Meillä on tällä hetkellä kolmentasoista junaliikennettä. On markkinaehtoista liikennettä, joka on pääsääntöisesti Etelä-Suomessa. On myös valtion ostamaa ostoliikennettä, tänä vuonna 27 miljoonalla eurolla, ja se sijoittuu Kuopio—Oulu—Rovaniemi-välille ja Tampere—Pori-välille sekä lähiliikenteessä Helsinki—Tampere- ja Helsinki—Kouvola-välille. Lisäksi VR on velvoitettu tarjoamaan junaliikennettä yksinoikeuden vastineeksi noin 20 miljoonan euron edestä, johon kuuluvat muun muassa yöjunat Helsingistä Rovaniemelle, Kemijärvelle ja Kolariin. Yksinoikeuden poistuttua ei käsittääkseni voida enää velvoittaa VR:ää ajamaan kannattamatonta liikennettä, vaan valtion on se ostettava, mikä lisää valtion kuluja, tai sitten se lakkaa.

Arvoisa puhemies! Suomen rataverkko on 90-prosenttisesti yksiraiteinen. Liikenteen tarjonnan kasvattaminen rataverkolla ei ole yhtä yksinkertaista kuin maanteillä, merellä tai ilmassa. Rataverkon raidekapasiteetti on pääradoilla täysin käytössä, ja esimerkiksi Helsingin ja Turun väliselle rataosuudelle ei ole mahdollista lisätä päiväaikaan yhtään juna- vuoroa, operoi rataosuudella mikä yhtiö tahansa.

Suomen raideliikennettä pidetään kuitenkin Boston Consulting Groupin kansainvälisessä vertailussa korkealaatuisena ja tehokkaana suhteessa yhteiskunnan panostuksiin. Suurimmaksi syyksi todetaan, että Suomi on sijoittanut julkisen tuen rataverkkoon liikenteen ostamisen sijaan. Hallituksen talousarvioesityksen mukaan valtio investoi ensi vuonna pelkästään rataverkon perusväylänpitoon nettomenoina 539 miljoonaa euroa. Lisäksi olemme panostaneet rataverkkoomme viime vuosina yli miljardin verran pelkästään Kehäradan ja Pohjanmaan radan perusparantamisen kautta.

Vaikka Suomen raideliikenne olisi täysin yksityisten yritysten hoitamaa, ei sitä voi markkinaehtoiseksi kutsua. Markkinoilta tuskin löytyy halua huolehtia myös rataverkostamme. Rataveron kaltaisin käyttömaksuin katetaan vain pieni osa investoinneista, ja siksi yhteiskunnalla on myös oikeus sekä velvollisuus valvoa, kenen taskuun hyödyt valuvat.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Rataverkollamme on painolastinaan noin miljardin euron korjausvelka. Tämän lisäksi meidän on kyettävä ratkaisemaan rataverkon pullonkaulat, jotta kilpailun tuoma kasvu raide liikenteen vilkkaimmille osuuksille on edes mahdollista. Hallituksen esittämä malli ei tuo ratkaisua näihin perusongelmiin vaan keskittyy valtionyhtiön pilkkomiseen, ja siksi tämä välikysymys raideliikenteen tulevaisuudesta on yhdistänyt koko opposition taakseen.

Arvoisa puhemies! Mielestäni olisi viipymättä käynnistettävä yli vaalikausien kestävä suunnitelma lisäraiteiden rakentamiseksi kriittisille osuuksille raideliikenteen osuuden liikenteestä kasvattamiseksi. Sähköisen raideliikenteen lisäämisen runko- ja lähiliikenteessä on oltava merkittävässä asemassa tulevaisuudessa, kun Suomi pyrkii täyttämään liikenteen kunnianhimoiset ilmastotavoitteet hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Liikkumis ta on kyettävä houkuttelemaan tulevaisuudessa maanteiltä raiteille. Raideliikennettä on kehitettävä osana aluekehitys- ja työllisyystavoitteitamme. Suomella ei ole varaa epäonnistua raideliikenteen lisäämisessä. Nopeat junayhteydet suurien kaupunkien välillä ovat tärkeä osa tulevaisuuden kilpailukykyämme. Näitä ovat nopeampi yhteys Helsingistä Turkuun, kaksoisraiteet Tampere—Seinäjoki- ja Orivesi—Jyväskylä-välille sekä kolmas rai de Tampere—Riihimäki-välille.

Usean viime vuoden aikana ovat lisääntyneet rataverkon ongelmat. Erityisesti ne ovat liittyneet rataverkon rata- ja turvalaitteisiin. Touko—heinäkuussa noin puolet kaukojunien myöhästymisistä johtui rataverkon ongelmista. Pääsyy radanpidosta johtuviin myöhästymisiin on ratalaitteiden ja liikenteenohjaustekniikan vanhentuminen ja epäluotettavuus. Päärataverkon turvalaitetekniikka on 1970-luvulta, ja se on auttamattomasti vanhentunut. Siinä on runsaasti vikoja, joista aiheutuu sekä ylimääräisiä nopeusrajoituksia että liikenteen katkoksiakin. Hyvin laajasti Euroopassa rautateiden turvalaitejärjestelmät on digitalisoitu, minkä johdosta turvalaitteiden toimintavarmuus on aivan eri tasolla kuin Suomessa.

Arvoisa puhemies! Kilpailu tulee olemaan tosiasia raideliikenteessä, mutta hallituksen hätiköintiin ja huonoon omistajapolitiikkaan ei ole tarvetta. Raideliikenteen kilpailua tulee avata vaiheittain hankkien ensin oppia HSL:n kilpailutuksesta ja jatkaen sitten ostoliikenteenä suoritettavaan lähiliikenteeseen. Kaukoliikenteen avoimille markkinoille voidaan näin kehittyä hakemalla kokemusta ja varautumalla omiin kalustohankintoihin. VR:n kaluston yhtenäisyyden tuomasta synergiahyödystä tulee pitää kiinni, varsinkin veturikaluston osalta.

Edellä olevan perusteella teen seuraavan epäluottamuslause-esityksen: "Eduskunta katsoo, että hallituksen valmistelu on ollut puutteellista ja hätiköityä ja uhkaa vakavasti Suomen raideliikenteen tulevaisuutta. Näin ollen eduskunta toteaa, ettei hallitus nauti eduskunnan luottamusta."

Puhemies Maria Lohela: Aloitetaan ryhmäpuheenvuorokierros.

14.28 **Mirja Vehkaperä kesk** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Jokainen meistä on saanut palautetta junaliikenteestä kiukkuisilta ihmisiltä. Junat myöhästelevät, lippujen ostaminen on tehty vaikeaksi, juna-asemia on suljettu, ja VR:n asiakaspalveluun soittaminen on vain maksullista jonotusmusiikin kuuntelua. VR:n työntekijät tekevät varmasti parhaansa, mutta tähän tarvitaan muutos. Me keskustassa haluamme palvella ihmisiä. Haluamme, että tulevaisuudessa nykyistä useampi ihminen voi matkustaa junalla. On

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

aika laittaa junaoperaattorit vihdoinkin kilpailemaan asiakkaita paremmilla palveluilla ja hinnoilla.

Arvoisa puhemies! Tällä vaalikaudella harjoitettu liikenne- ja viestintäpolitiikka on ollut vahvasti tulevaisuuteen katsovaa ja mahdollisuuksia luovaa. Teitä, ratoja ja siltoja on kunnostettu ennennäkemättömällä tavalla. Liikkuminen ja liikenteen palvelut ovat isossa murroksessa. Keskustan tavoite on vastata ihmisten, yritysten, ulkomaankaupan, Suomen maakuntien ja matkailun tarpeisiin. Meille keskustalaisille maistuu se, että jo lähitulevaisuudessa kännykällä voi ostaa kätevästi lipun, joka kelpaa junassa, busseissa, lentokoneessa ja laivassa. Lisäksi ilmaston suojeleminen suorastaan vaatii meitä uudistamaan joukko-liikennettä entistä houkuttelevammaksi. Liikenteen päästöjäkin on vähennettävä. Tässä hallitus on käärinyt hihat, ja hyvä niin. Vaikka junaliikenteen matkustajamäärät ovat viime aikoina nousseet, ne olivat vuonna 2016 yhä 2 miljoonaa matkustajaa vähemmän kuin vuonna 2008. Junaliikenteen osuus kaikesta liikenteestä on jämähtänyt vain 5 prosenttiin.

Keskustan eduskuntaryhmä antaa täyden tukensa henkilöjunaliikenteen kilpailun avaamiselle. Kilpailun avaamiselle on luotu selkeät askelmerkit:

- 1) Perustetaan valtion kokonaan omistamat kalusto-, kunnossapito- ja kiinteistöyhtiöt.
- 2) Kilpailun avaamiseen liittyviä yksityiskohtia valmistellaan työryhmissä, jonne on kutsuttu myös VR:n henkilöstön edustajia.
- 3) Uudistus toteutetaan hallitusti ja vaiheittain kolmen seuraavan vaalikauden aikana, Etelä-Suomen junaliikenteestä aloittaen.

Vielä elokuussa jokainen eduskuntaryhmä kannatti kilpailun avaamista. Erimielisyyttä oli vain perustettavasta kalustoyhtiöstä, tarvitaanko sitä. Kyllä tarvitaan. Näin lukee jokaisessa asiantuntijaselvityksessä.

Väläkysymyksessä oppositio haluaa lisätä junaliikennettä, hyviä palveluita ja pelastaa ilmaston, aivan kuten hallituskin. Mutta teillä ei ole esittää yhtään, ensimmäistäkään ratkaisua. Oppositio, kertokaa vaihtoehtonne. [Välihuutoja vasemmalta] Sen sijaan te pelottelette ihmisiä levittämällä virheellisiä väitteitä. Hallitus ei ole tekemässä samaa virhettä kuin te, väläkysymyksen allekirjoittajat, teitte viime vaalikaudella myydessänne ja yksityistäessänne suomalaiset sähköverkot. Jokainen tuntee sen nyt omassa lompakossaan. [Hälinää]

Korostan, että Suomen raiteet, veturit, vaunut, juna-asemat ja varikot ovat ja pysyvät suomalaisten omistuksessa. Ainakaan tämä hallitus ei yksityistä niitä. Opposition aikeista me emme tiedä. Hallitus ei myöskään ole luomassa niin sanotuille kermankuorijoille kisanpäiviä eikä lakkauttamassa junaliikennettä mistään päin Suomea. Sen sijaan hallitus haluaa, että junaliikenteen palvelut kehittyvät sekä matkustajamäärät nousevat. Uudistus palvelee osaltaan myös ilmastotavoitteisiin pääsyä.

Keskustan eduskuntaryhmä katsoo, että kilpailun avaamiseen voidaan käyttää suomalaisten yhdessä omistamia raiteita, junakalustoa, asemia, varikkoja ja seisakkeita. On totta, että suomalaisten raiteiden kunto ei kaikkialla ole tyydyttävä ja uusia raiteitakin tarvitaan. Se ei ole kuitenkaan peruste muuttaa tai kaataa tätä uudistusta. Näyttää siltä, että oppositio on kiinnostunut vain valtion monopoliyhtiöiden menestymisen edellytyksistä ja osingonmaksukyvystä, aivan kuin valtionyhtiöt olisivat olemassa vain osinkojen maksamista varten ja voitot peräisin maksavilta asiakkailta. Maksavilla asiakkailta on oikeus hyviin palveluihin.

Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä antaa täyden tukensa hallituksen uudistavalle liikennepolitiikalle. Maailma muuttuu nopeasti, ja se tulee koskemaan erityisesti liikennettä. Keskusta ei halua jäädä junasta tässä suhteessa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

14.33 **Jukka Kopra kok** (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Haluan kiittää oppositiota tärkeän aiheen nostamisesta eduskuntakeskusteluun. Päätös VR:n toiminnan järjestämisestä on lähtökohtaisesti hallituksen käsissä, mutta tällä välikysymyksellä oppositio tarjoaa mahdollisuuden myös eduskunnan selkänojan hakemiseen.

Hallitus tavoittelee henkilöjunaliikenteen kilpailun vapauttamisella entistä parempien, monipuolisempien ja edullisempien liikkumispalvelujen tarjoamista suomalaisille. Kuten tiedämme, terve ja toimiva kilpailu kirittää markkinoilla toimivia osapuolia suoriutumaan entistä paremmin.

Kokoomuksen eduskuntaryhmä haluaa vapauttaa raideliikenteen kilpailun, jotta suomalaiset saisivat halvempia junalippuja ja parempaa palvelua. Haluamme, että yhä useampi voisi valita ympäristöystävällisen junan esimerkiksi työmatkaliikkumiseen. Haluamme, että jokainen suomalainen voi entistä edullisemmin ja helpommin liikkua raiteilla.

Arvoisa puhemies! Kilpailun avaaminen rautateiden henkilöliikenteessä ei ole hätäisen valmistelun tulos vaan pitkän selvitystyön pohjalta laadittu malli, jolla Suomen olosuhteissa pystytään lisäämään kilpailua rautateillä.

On totta, että kilpailun avaaminen henkilöjunaliikenteessä ei ole yksinkertaista. Raidelevytemme on eri kuin muilla Euroopan mailla, mikä edellyttää eriytettyä kalustoa ja vähentää syntyvän rautatieliikennemarkkinan houkuttelevuutta. Junakaluston hankinta itsessään on jo suuri pääomapanostus, ja se voi muodostaa haasteen kilpailun syntymiselle. Tätä alalle tulon kynnystä yritetään madaltaa sillä, että VR:n nykyinen kalusto eriytetään erilliseen kalustoyhtiöön. Kalustoyhtiömalli on todettu toimivaksi monissa maissa. Tuleva kalustoyhtiö vuokraa kalustoaan samoilla ehdoilla operaattoreille, jotka osallistuvat rautatieliikenteen kilpailuun.

Toinen suomalainen erityispiirre on yksiraiteisuus suurimmalla osalla raideverkkoa. Raideliikenteen kapasiteetti tuottaa tiettyjä rajoituksia kilpailuun ja junien määrään, mutta tehokkaalla suunnittelulla nykyisellä raideverkolla voidaan liikennöidä enemmän.

On toki selvää, että raideverkkomme vaatii lisää investointeja. Tämä hallitus on jo päättänyt panostaa raideyhteyden kehittämiseen Luumäki—Imatra-välillä, mikä helpottaa koko itäisen Suomen vientiä ja liikkumista. Lisäksi olemme myöntäneet suunnittelurahaa nopean raideyhteyden suunnitteluun Helsinki—Turku-välillä. Raideverkkoon tarvitaan lisää investointeja riippumatta siitä, toimiiko henkilöliikenne monopolissa vai kilpailuna markkinana.

Raideverkon omistuksen osalta uudistuksessa ei suunnitella muutoksia. Raideverkko säilyy siis jatkossakin täysin valtion omistamana, koska se on käytännössä luonnollinen monopoli.

Arvoisa puhemies! Raideliikenteen henkilökuljetusten avaamista kilpailulle on selvitetty perinpohjaisesti. Selvityksissä on eroja liittyen näkökulmaan, josta ne on tehty. Suuri osa selvitysten johtopäätöksistä päättyy kuitenkin samansuuntaiseen analyysiin. Kaikki selvitykset arvelivat palvelutason parantuvan ja osa myös vuorojen lisääntyvän. Yksikään arvioitsija ei usko palvelutason heikentyvän.

Hintojen muutoksista on erilaisia arvioita, mutta enemmistö konsulttiselvityksistä arvioi hintojen laskevan. Näin on käynyt kansainvälisissä esimerkeissä kilpailun avanneista maista. Toisaalta myös hintavariaation arvioidaan lisääntyvän eli toisin sanoen kysyntä ja tarjonta tulevat paremmin huomioiduksi. Sama toimii jo nyt busseissa ja lennoissa.

Selvitysten pohjalta voi vetää johtopäätöksen, että palvelujen laatu joka tapauksessa pysyy ennallaan tai nousee. Myös lippuhintojen lasku on todennäköistä. Kokoomukselle

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

nämä kaksi kriteeriä ovat tärkeitä tässä uudistuksessa, ja niiden pohjalta on hyvä siirtyä eteenpäin.

Arvoisa puhemies! On ymmärrettävää, että kilpailun avaaminen herättää joissain puolueissa ideologisia tunteita. Haluaisinkin esittää muutaman aivan vilpittömän kysymyksen. Ihmettelen, miksi RKP ja KD ovat mukana välikysymyksessä. Perinteisesti nämä porvaripuolueet ovat kannattaneet markkinataloutta ja vapaata valintaa, kilpailun lisäämistä, mutta poikkeus tässä asiassa kyllä ihmetyttää. [Välihuutoja]

Toinen kysymys menee vihreille. Miksi vastustatte sellaisia toimia, joilla on muualla Euroopassa edesautettu ja joilla voidaan todistetusti edesauttaa ympäristöystävällisen raideliikenteen kasvua? [Välihuutoja] Kilpailun lisääminen on erinomainen kehityssysäys raideliikenteelle ja keino lisätä raideliikenteen käyttäjämääriä ilman massiivisia veronmaksajien tukia ja näin saavuttaa kunnianhimoiset ilmastotavoitteet.

Arvoisa puhemies! Kokoomuksen eduskuntaryhmän mielestä on hyvä, että hallitus uudistaa rakenteita. Aikoinaan, kun keisari päätti Helsinki—Hämeenlinna-rautatieen rakentamisesta, on keisarikunnan ja sittemmin valtion monopoli varmasti ollut hyvä. Näistä Juhani Ahon Rautatien ajoista on kuitenkin kolkuteltu pitkä matka. Maailma on nyt aivan toisenlainen.

Liikenteessä ja liikkumisessa tapahtuu nyt ja lähivuosina samaa luokkaa olevia kehitysharppauksia kuin rautatien tai auton keksiminen olivat aikoinaan. Tämä kehitys tapahtuu koko maailman mittakaavassa, halusimme tai emme, olimme siinä mukana tai emme. Kysymys kuuluu: haluammeko olla mukana toteuttamassa tätä muutosta ja haluammeko olla kärjessä sitä tekemässä?

14.39 Katja Taimela sd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hyvät kollegat! Toimiva raideliikenne on kasvun ja työllisyyden keskeinen veturi. Sen tuottamat palvelut ovat monille arjen sujuvuuden kannalta erittäin tärkeitä tänään ja tulevaisuudessa. Siitä tämän päivän keskustelussa on pohjimmiltaan kysymys. Olemme tulleet pisteeseen, jossa tarvitaan toimia, jotta Suomen rautatiejärjestelmä voisi palvella suomalaisia jatkossakin. Hallituksen tekemät ostopalveluliikenteen leikkaukset toivat monelle seudulle epävarmuuden rautatieyhteyksien jatkosta. Kilpailu bussiyhtiöiden kanssa hinnoittelussa ja yhteyksien nopeudessa on tehnyt hyvää VR:n kehitykselle. Samalla osto- ja velvoiteliikenteen osalta ollaan jääty odottamaan hallituksen päätöksiä lähes kahdeksi vuodeksi.

Kehityksestä huolimatta asiakkaiden keskuudessa on tällä hetkellä paljon tyytymättömyyttäkin junaliikenteeseen. Hallituksen päätös tarpeellisten lähijunayhteyksien lopettamisesta muun muassa Karjaalle on herättänyt jopa kansanliikkeen. Pääradan työmatkaliikenteessä aikataulumuutokset, joissa pikajunat ohittavat kaupunkeja pysähtymättä, tai vaikkapa lähijunien lippujärjestelmän digitalisointi ovat monen matkustajan kokemuksen mukaan epäonnistuneita uudistuksia, ja tässä on osansa omistajallakin.

Arvoisa puhemies! Sosiaalidemokraattiselle eduskuntaryhmälle ei avaudu, miten hallituksen esittämällä mallilla junaliikenteen määrä lisääntyy, lippujen hinta matkustajille laskee ja valtion ostoliikennekustannukset laskevat, jos VR pilkotaan palasiksi. Näin kasvatettaisiin hallintoa ja käytännössä kilpailutettaisiin nykyinen valtakunnallinen liiketoiminta alueellisesti, kuitenkin säilyttäen nykyisen tappiollisen liikenteen velvollisuudet uusilla toimijoilla. Julkinen monopoli muuttuisi yksityiseksi alueelliseksi monopoleiksi, jolloin aidon kilpailun positiiviset vaikutukset jäisivät saavuttamatta. Yhdenkään asiakkaan valinnanvapaus ei paranisi piiruakaan. Uudet toimijat toimisivat nykyisellä kalustolla ja samal-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

la, pääosin yksiraiteisella rataverkolla, joka on jo nyt monin paikoin ruuhkautunut ja korjausvelan vuoksi viivästyksien riivaama. Ainoaksi kilpailun tekijäksi tuntuu jäävän henkilökunta, ellei tavoitteena ole vain VR:n liikevoiton uudelleen jakaminen.

Arvoisa puhemies! Ministeri Berner, te olette puolustautunut arvostelulta hallituksen valitsemassa mallissa viittaamalla kansainvälisiin kokemuksiin. Olette painottanut, että avautuminen kilpailulle on tuonut lisää tarjontaa ja halvempia hintoja. Tämä pitänee paikansa, mutta maat, joihin viittaatte, ovat Suomea tiheämmin asuttuja, ja kapasiteettia on enemmän sekä rataverkossa että kalustossa. Haluatte kuitenkin vakuuttaa meille, että Suomeen osuvat kaikki kilpailutuksen hyödyt eikä yksikään haitoista, vaikka salatut selvitykset kertovat päinvastaista juuri valitsemastanne mallista. Kun teitä arvostellaan, ettette ole huomioineet kaikkia selvityksiä, niin kerrotte — lainaan, sitaatti alkaa — ministeriössä käyneenne läpi, mitkä ovat ne keskeiset arvot, joiden pohjalta haluatte edetä, ja vetäneenne niistä myöskin synteisin. Sitaatti päättyy. Rouva ministeri, käännös tuosta lienee, että olette ohjanneet selvitysten arviointia poliittisesti haluamaanne suuntaan. Teidän mallianne ohjaa ideologia, joka ohittaa selvitysten faktat siitä, että 1) kuluttajalle ei tule kilpailutuksesta mitään uutta, 2) kustannusten kasvun myötä lippujen hinnat tulevat nousemaan, 3) valtio menettää rahaa, 4) mallinne ei ratkaise raideliikenteen tämän päivän ongelmia.

Viime viikolla budjetin lähetekeskustelun yhteydessä totesitte, että valtioneuvoston kanslialla on oikeus nimittää haluamansa henkilö junakilpailutuksen työryhmän jäseneksi. Niin on, mutta kyllä se oudolta näyttää, jos uudistusta kritisoinut alansa johtava virkamies vaihdetaan valmistelutyöryhmässä puoluetoveriinne, ministeri Lintilään.

Arvoisa rouva puhemies! Kilpailu on jo tosiasia rautateillä, se on selvä asia, eikä SDP sitä kiellä. SDP kuitenkin vastustaa huonoa omistajapolitiikkaa, jossa valtionyhtiö pilkootaan ja liiketoiminta huutokaupataan. Mikäli hallitus katsoo, että VR:n liiketoiminnan tekee joku muu paremmin, niin on Sipilän hallituksellakin peiliin katsomisen paikka — omistajana.

SDP kannattaa matkustajaliikenteen kilpailun avaamista vaihteittain ja huolellisesti harkiten. HSL:n kaupunkiliikenteestä olisi järkevää kerätä nyt kokemuksia, ja niitä hyödyntäen olisi järkevä edetä, hallitusti ja harkiten. Siksi sosiaalidemokraattinen eduskuntaryhmä kannattaa edustaja Harry Wallinin esittämää epäluottamuslausetta.

14.44 Ari Jalonen si (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Aivan aluksi on pakko kommentoida, että tähän on hyvin pitkälle HSL:n malli.

Arvoisa puhemies! Hallituksen tavoitteena on luoda Suomesta liikennesektorin edelläkävijä. Tällä hetkellä Suomen henkilö- ja tavaraliikenne on kilpailtua maalla, merellä ja ilmassa. Kilpailukyvyn asiakaslähtöisyyden parantaminen edellyttää kilpailun avaamista myös rautateiden henkilöliikenteessä. Tavaraliikenne rautateillä on ollut kilpailtua jo vuodesta 2017, mutta todettakoon, että kilpailua on hidastanut kaluston huono saatavuus.

Rautatieliikenteen avaamista edellyttää myös EU:n neljäs rautatiepaketti. Se on siis tulossa joka tapauksessa. Suomi on EU:ssa viimeisimpiä maita, joissa rautateiden henkilöliikenne on edelleen monopolitoimintaa. Kilpailun avaamisella tavoitellaan todellisia hyötyjä. Kansainvälinen kokemus osoittaa, että kilpailun avaaminen on hyödyllistä. Esimerkiksi Ruotsissa kilpailuttaminen on vähentänyt valtion tukitarvetta rautatieliikenteelle. Iso-Britanniassa junamatkustamisen suosio on lisääntynyt liikenteen kilpailuttamisen jälkeen. Siis kansainvälisten kokemusten perusteella voidaan olettaa, että junamatkustamisen suosio kasvaa, julkisen tuen tarve alenee sekä lippujen hinnat halpenevat. Kilpailun avaaminen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

henkilöjunaliikenteessä antaa myös maakunnille, suurille kaupungeille ja kaupunkiseuduille mahdollisuuden järjestää alueellista tai paikallista junaliikennettä. Tästä lienee moni iloinen.

Arvoisa puhemies! Kilpailun avaamisen taustalla on huolellinen valmistelu. Hallituksen esittämä malli perustuu kokonaisarvioon kilpailun avaamisen vaikutuksista. Laajan valmistelun tarkoituksena on ollut varmistaa, että raideliikenteen kilpailutus pohjautuu luotettavaan tietoon ja hankkeen laaja-alaiset vaikutukset huomioidaan päätöksenteossa. Liikenne- ja viestintäministeriö on teettänyt Rambollilla selvityksen kilpailun avaamisen mallista. Tämä on ainoa teetetyistä selvityksistä, joka arvioi kilpailun avaamisen hyötyjä ja haittoja kokonaisuutena. Selvityksen perusteella kilpailun avaaminen on yksiselitteisen kannatettava. Paljon huomiota saaneet valtioneuvoston omistajaohjausyksikön teettämät selvitykset arvioivat kilpailun avaamista pääosin VR:n näkökulmasta. Kyseisissä selvityksissä ei arvioida valittua kilpailutusmallia yhteiskunnallisesta näkökulmasta. Yksittäisiä selvityksiä tarkastelemalla ei siis voi saada kokonaiskuvaa hankkeesta tai sen vaikutuksesta. Tässä kohtaa on pakko todeta, että tämä välikysymys tuntuu perustuvan siihen, että katsotaan VR:n etujen mukaista tilannetta, kun ainakin me siniset katsomme sitä, miten suomalaiset saavat parempaa palvelua. [Välihuutoja]

Arvoisa puhemies! Kilpailun avaaminen edellyttää tasapuolisten, kilpailuneutraalien olosuhteiden luomista rautatiemarkkinoille. Markkinoille pääsyn varmistamiseksi VR-Yhtymä Oy:stä eriytetään kolme erillistä valtionyhtiötä: kalustoyhtiö, kunnossapitoyhtiö sekä kiinteistöyhtiö. Valtionyhtiö. Korostan, ettei kyseessä ole yksityistäminen. VR:n henkilöstö siirtyy vanhoina työntekijöinä uusiin valtionyhtiöihin. Henkilöstön asema siirtymähetkellä on turvattu. Kilpailun avaaminen on suuri mutta tarvittava muutos. Raideliikenteen kysynnän kasvun odotetaan johtavan alan työllisyyden kasvuun. Valtion omistajaohjauksella ei pyritä maksimoimaan monopolivoittoja, vaan tavoitteena on yhteiskunnan kannalta paras kokonaisuhyöty.

Muutoksen toteuttaminen raideliikenteessä vaatii aikaa sekä huolellista jatkovalmistelua. Valmistelua jatketaan työryhmissä, joissa on laaja-alainen edustus eri toimijoista. Kilpailun avaaminen tehdään vaiheittain pitkän siirtymäkauden aikana, ja se aloitetaan Etelä-Suomen taajamaliikenteestä. Kilpailutuksesta saadut kokemukset hyödynnetään seuraavissa kilpailutusvaiheissa. Kilpailutuksen ehdoissa huomioidaan tarve junaliikennöinnin kattavuudesta. Näin varmistetaan liikennöinti koko Suomen alueella myös jatkossa.

14.50 Jani Mäkelä ps (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenteen sujuvuus ja luotettavuus ovat koko yhteiskuntamme toiminnan perusedellytys. Perussuomalaisten mielestä liikenneinframme kunto sekä luotettavien tietoliikenneyhteyksien ja raideliikenteen toimiminen mukaan lukien hyvä henkilöjunaliikenne ovat asioita, joista valtiovallan täytyy huolehtia. Pitkien etäisyyksien ja harvan asutuksen maassamme hyväkuntoinen liikenneverkosto on perusedellytys kansalaisten tasa-arvoiselle liikkumiselle.

Haluamme myös parantaa perusteellisuuden toimintaedellytyksiä maassamme. Perussuomalaiset ovat aina toimineet suomalaisen työn ja yrittämisen puolesta. Vuosikymmeniä jatkuneita laiminlyöntejä ei kuitenkaan korjata yhdessä vaalikaudessa eikä kenties kahdessakaan, niin huolimattomasti ovat vallassa olleet hallitukset hoitaneet liikennepolitiikan tehtäviään.

Perussuomalaiset toimivat jatkossakin omassa politiikassaan johdonmukaisesti niin, että kansalaisten liikkuminen on turvallista ja kohtuuhintaista. Olemme pahoillamme siitä,

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

että nykyisen hallituksen ideologia ja uskonkappale ovat markkinaehtoisuus ja kilpailun vapauttaminen keinolla millä hyvänsä, jopa niin, että yksityistetään tai yhtiöitetään veronmaksajien varoin hankittu yhteinen omaisuus ulkomaisten saalistajien eduksi tai taskuun.

Arvoisa puhemies! Nykyhallituksen liikennepolitiikkaan kohdistamat verot ja maksut ovat yleensäkin olleet kohtuuttomia niitä ihmisiä kohtaan, jotka joutuvat liikkumaan ja erityisesti ajamaan paljon työnsä tai asuinpaikkansa vuoksi. Perussuomalaisten eduskuntaryhmä haluaa pitää myös autoilun kustannukset sellaisina, että eläminen koko maassa, myös maaseudulla, on mahdollista. Nyt tätä elintärkeää tarvetta uhataan kohtuuttomilla liikenteen päästövaatimuksilla, joihin vastaaminen on epärealistista haihattelua.

Hallitus on tehnyt kiistanalaisen avauksen rautateiden henkilöjunaliikenteen kilpailuttamisesta. Tätä hallitus perusteli Euroopan unionin vaatimuksella esittäen kuitenkin paljon enemmän kuin EU tosiasiaa vaatii. Hallituksen mallissa VR:n kalusto, huolto ja kiinteistöt erotettaisiin jatkossa omiksi yhtiöikseen, jotka olisivat halukkaiden operaattoreiden käytössä oman alueellisen monopolin muodostamiseen. EU on siis tämänkin takana, mutta hallitus aikoo mennä pidemmälle kuin EU vaatii. EU ei edellytä VR:n purkamista.

Arvoisa puhemies! Perussuomalaiset eivät vastusta kilpailua, jos se olisi kuluttajan etu, mutta tällä tavoin toteutettuna Valtionrautateiden pilkkominen toisi päinvastaisen tuloksen. Perussuomalaiset ovat erityisen huolissaan henkilöstön asemasta ja kansallisomaisuuden tuhoamisesta. Valtionyhtiön arvo romahtaisi ja nykyisen, jo käytössä olevan kaluston kunto heikkenisi. Lippujen hinnat samaten todennäköisesti nousisivat. Todellista kilpailua ei syntyisi, kun yksi monopoli korvattaisiin toisella, alueellisella monopolilla.

Olisi väärin, että kalustoyhtiön syntyessä yritykset keräisivät voitot veronmaksajien kustannuksella. Kilpailutus johtaisi lähes varmasti siihen, että yksityiset yritykset ajaisivat jatkossa vain kannattavimmat junavuorot ja hiljaisimmat, kannattamattomat junavuorot kaatuisivat kuitenkin veronmaksajien kontolle. Kansainvälinen pääoma ei ajattele Suomen aluekehitystä tai väestömme tasapuolista kohtelua. Ne ovat meidän päättäjien vastuulla.

Arvoisa puhemies! Näistä syistä perussuomalaisten eduskuntaryhmän mielestä tällä hallituksen etenemistavalla saadaan aikaan vahinkoa ja haittaa hyödyn sijaan. On kestävämpää alistaa liikenteen ala toisensa jälkeen kokeiluille, joiden seurauksia ei tiedä kukaan ja joiden peruminen on hyvin vaikeaa tai jopa mahdotonta. Liikenne on niin suuri ja tärkeä asia, että sillä leikkiminen vaarantaa kansallisen etumme. Me emme voi sellaista sallia emmekä hyväksyä.

Tällä perusteella kannatamme hallitukselle esitettyä epäluottamuslausetta.

14.54 Jyrki Kasvi vihr (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Rautatieverkko on valtakunnan selkäranka. Jo vilkaisu Suomen karttaan todistaa, miten kauaskantoisia päätöksiä Suomen suuruhtinaskunnassa aikanaan tehtiin. Suomen tasavallan kasvukeskukset sijaitsevat edelleen suuruhtinaskunnassa rakennettujen ratojen varrella, sen sijaan rataverkon katveeseen jääneet paikkakunnat ovat taantuneet. Nyt tehtävillä päätöksillä on vähintään yhtä kauaskantoiset seuraukset.

Siinä missä 1800-luvulla ratojen rakentamiseen kannusti teollistuminen, nyt painetta tuo ilmastonmuutos. Myös liikenteen ilmastopäästöjä on vähennettävä radikaalisti, ja se tarkoittaa henkilö- ja tavaraliikenteen siirtämistä kumipyöriltä rautapyörille. Vaikka VR on kasvattanut matkustajamääriä, luottamus VR:n aikatauluihin on romahtanut, lippu-uudistus on epäonnistunut, rataverkko rapistuu ja pienten asemien liikenne vähenee. Meidän on

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

kyettävä parempaan, jos aiomme saavuttaa edes EU:n ilmastotavoitteen, jonka mukaan vuonna 2030 puolet liikenteestä kulkee raiteilla tai vesitse.

Arvoisa puhemies! Hallitus etsii vastausta VR:n haasteisiin henkilöjunaliikenteen avaamisesta kilpailulle. Mutta vaikka kilpailu on usein ihan käyttökelpoinen työkalu, se ei saa olla ideologinen itsetarkoitus.

Hallituksen toiminnan arviointi on vaikeaa, koska junaliikenteen rakennemuutos toteutetaan hallituksen päätöksellä, eduskunnan koskematta — tai sotkematta. Välikysymys onkin ainoa keino saada asia ylipäättään eduskunnan esityslistalle. Hallitus on myös salannut selvitykset päätöksensä taustalla. Ilman median tietopyyntöjä joutuisimme käymään tämän keskustelun pelkkien arvailujen varassa. Nytkin tilannekuva on epäselvä, sillä selvitykset ovat ristiriitaisia ja VR:n tiedot on niistä poistettu. Avoimuus ja parlamentarismi ovat joutaneet romukoppaan. Ministeri Berner, jos oppositiolla on ollut väärä käsitys, se on johtunut nimenomaan tästä.

Julkisuuteen tihkuneiden tiedonmurujen perusteella hallituksen mallissa ei tosiaankaan ole kyse aidosta kilpailusta, vaan valtakunnallinen valtiollinen monopoli korvattaisiin alueellisilla yksityisillä monopoleilla. Matkustaja ei voisi valita palvelun laadun, saatavuuden ja hinnan perusteella, minkä operaattorin junilla hän matkustaa. Paikallisen monopolin osistanut junaoperaattori tekisi tuloksensa kustannuksia karsimalla, ei palvelua kehittämällä, eikä yksityisellä yrityksellä ole velvollisuutta ajatella kokonaisuutta, vaan osakkeenomistajien etua.

Mutta mikä on valtion etu VR-Yhtymässä? Sitä soisi omistajaohjausministerin pohtivan. Onko se VR:n osinkotuottojen maksimointi, VR:n arvopaperiomaisuuden kasvattaminen vai kenties junaliikenteen kehittäminen?

Hallituksen kilpailutuspäätöksen ideologisuudesta kertoo se, miten hallitus on sivuuttanut juuri ne selvitykset, joiden mukaan valittu kilpailutusmalli ei lisäisi liikennettä, ei juuri laskisi lipunhintoja eikä toisi valtiolle lisätuloja. Kun asiantuntijaselvitykset eivät vastanneet aatetta, ne saivat väistyä. Sen sijaan hallituksen mallissa on riski, että valtion omistuksen arvo romahtaa, valtion menot kasvavat ja lippujen hinnat nousevat etenkin vähän liikennöidyillä reiteillä. Sipilän hallituksen ideologisenä liimana on kauna julkista palvelutuotantoa kohtaan, on sitten kyse Postista, sotesta, liikenneverkosta, Yleisradiosta tai junaliikenteestä. Ne pitää yhtiöittää, kilpailuttaa, näivettää tai myydä. Sen sijaan asiantuntijaselvitykset hallitus kyllä teettää ilman kilpailua, etenkin silloin, kun aiemmat selvitykset eivät ole tuottaneet haluttua tulosta.

Arvoisa puhemies! Raideliikenteen edistäminen edellyttää investointeja. Eniten liikennöidyt kiskot ovat jo nyt ruuhkaisia, eikä niitä juniakaan loju tyhjän panttina VR:n varikolla — ainakaan, jos uskomme hallituksen alkujaan salaamia selvityksiä. Pelkästään rataverkon korjausvelka on jo yli miljardi euroa. Ratojen huonosta kunnosta johtuvat häiriöt ja nopeusrajoitukset heijastuvat junaliikenteeseen etenkin ruuhkaisilla radoilla. Mutta mikä motivoi uutta ratayhtiötä investoimaan, jos valtio ei ole halukas rahoittamaan niitä ratainvestointeja? Ei mikään, ei ainakaan nykyisellä omistajaohjauksella.

Arvoisa puhemies! Edellä esitetyin perustein vihreä eduskuntaryhmä yhtyy edustaja Wallinin esittämään epäluottamuslauseeseen.

14.59 Jari Myllykoski vas (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallitus ja ministeri Berner perustelevat junaliikenteen kilpailuttamista EU:n neljännellä rautatiepaketilla. Rautatiepaketti edellyttää raideliikenteen avaamista kilpailulle, ellei ole olemassa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

erityistä perustetta hoitaa raideliikennettä jatkossakin suorahankintana. Europarlamentaarikot Sirpa Pietikäinen ja Merja Kyllönen ovat muistuttaneet, että EU ei nyt edellytä raide liikenteen kilpailuttamista. Samaa on sanonut liikenneministeriön hallitusneuvos Elina Thorström. EU-määritelmä "palvelun laatu ja kattavuus" on erittäin hyvä Suomea kuvaava kriteeri. Meillä on siis erityinen peruste jatkaa Suomessa VR:n liikennöinnillä ja keskittyä nyt palvelun parantamiseen sen pilkkomisen sijaan. On sokeaa EU-uskovaisuutta niellä kilpailuttamisvaatimus.

Olemme Suomessa jo tehneet EU:n edellyttämät toimet rataverkon hallinnasta ja harjoittamisesta sekä koulutusjärjestelmän ja turvallisuusjärjestelmän eriyttämisestä. Paikoitellen yksiraiteiselle, osin huonokuntoiselle radalle ei synny lisää ja parempaa liikennettä vain sillä, että pilkotaan valtionyhtiö VR ja myydään reitit ulkomaisille suuryrityksille aggressiivisen verosuunnittelun temmelyskentäksi. Vilkkaimmin liikennöidyille radoille ei mahdu enää uutta liikennettä. Konsulttiarvion mukaan kilpailuttamisesta saataisiin lisää hyötyä vain, jos valtio tekisi miljardiluokan, siis miljardi-investoinnit rakentamalla lisää raiteita kuormittuneille yhteysväleille. Mistä nuo rahat revittäisiin, kun VR ei pystyisi maksamaan nykyiseen tapaan osinkoja valtiolle, joita esimerkiksi viime vuodelta maksettiin 90 miljoonaa euroa? Tähän päälle kun laitetaan arvioiden mukaan kilpailun taloudelliset vaikutukset, olisi saldo 40 miljoonaa euroa miinuksella. Hallituksen malli on epäselvä, tulisi todella kalliiksi ja uhkaksi lopulta työntekijöiden työehtoja. Erityisesti kalustoyhtiön rooli ihmetyttää. Joutuisivatko suomalaiset maksamaan vaunut ja veturit kahteen kertaan, ensin veroina VR:n hankinnoissa, sitten lippuhintoina kalustovuokrassa? Näihin kysymyksiin on vaikea saada vastauksia, sillä koko hanketta viedään eteenpäin suljetuissa työryhmissä. Kilpailutusmalli ei myöskään johtaisi lippujen halventumiseen kuin aivan suosituimmilla reiteillä. Näyttääkin siltä, että kyseessä on hallituksen ideologinen hanke alistaa valtion omaisuutta kansainvälisten kermankuorijoiden käsiin.

Arvoisa puhemies! Suomessa pitää keskittyä siihen, miten ihmisten ja tavarankuljetuksen raiteilla voidaan lisätä. Myös liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoite vuoteen 2030 sitä edellyttää. Ensimmäinen asia on tietenkin raideverkoston kunnostaminen. Vasemmistoliitto ehdottaa, että liikenneinfran korjaamisesta päätettäisiin yhdessä kaikkien puolueiden kesken ja päätökset kantaisivat yli vaalikauden. Esimerkkejä tarpeellisista korjauskohteista olisivat Pasila—Riihimäki-rataosan parantaminen, Oulu—Kemi, Ylivieska—Iisalmi-yhteysvälien korjaus sekä Joensuun, Kouvolan ja Kuopion ratapihojen modernisointi. Seuraavien vuosien aikana ratahankkeiden rahoitus pitäisi tuplata. Investointeihin pitää varata vuosittain 100 miljoonaa euroa nykytason päälle. Vasemmistoliitolle ja hallituksella on yhteinen näkemys, että maakuntien ja kaupunkiseutujen mahdollisuuksia vahvistaa työssäkäynti-, opiskelu- ja asiantiliikennettä raiteilla pitää parantaa. Kukaan ei kuitenkaan vielä tiedä, mistä maakunta rahoittaa ja saa ne resurssit, kun maakunta-uudistus vielä lepää rauhallisesti kehdoissaan.

Arvoisa puhemies! Junaliikenteelle on liikaa huonoja kansainvälisiä esimerkkejä. Siksi vasemmistoliiton eduskuntaryhmä kannattaa edustaja Harry Wallinin tekemää epäluottamuslausetta.

15.04 Mats Nylund r (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa puhemies, värderade talman! Hyvät kollegat, nyt saatte kuulla, miksi RKP on mukana välilyksymyksessä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Päätös rautateiden henkilöliikenteen avaamisesta kilpailulle on perusteltu. Kilpailu, kun se toteutuu oikein, on perusteltua. Vaatimus kilpailun avaamisesta on peräisin EU:n neljännestä rautatiepaketista, ja on sinänsä hyvä, että ministeri Berner on ollut aktiivinen asiassa. Junaliikenteen terve ja käyttäjäystävällinen kehittäminen on keskeistä ruotsalaiselle eduskuntaryhmälle ja RKP:lle. Meillä ei ole varaa vääriin ratkaisuihin tässä. Hallituksen suunnitelmat junaliikenteen kilpailutuksen aikaistamisesta eivät kuitenkaan vakuuta. Tässä haluan korostaa, että yksityiskohdat eivät ole epäolennaisia. Päinvastoin, yksityiskohdat voivat olla ratkaisevia kilpailutuksen onnistumiselle. Junat liikennevälineenä vaikuttavat monien ihmisten elämään ja arkipäivään. On tärkeää, että aikatauluihin voidaan luottaa ja että junat myös pysähtyvät asemilla.

Arvoisa puhemies! Pidämme viisaana, että eduskunta keskustelee tässä vaiheessa kaa-vaillusta prosessista. Haluamme vastauksia hallitukselta nyt, ennen kuin ajaudumme prosessiin, jota voi olla vaikea korjata myöhemmin. On itsestään selvää, että kilpailutus tulee toteuttaa siten, että junaliikenne kasvattaa suosiotaan liikennemuotona. Toisena tavoitteena tulee olla palvelutason turvaaminen ja lippujen hintojen pitäminen kohtuullisella tasolla.

Suomen kaltaisessa pitkänomaisessa maassa, jossa on lisäksi eri raideleveys kuin muualla EU:ssa, ei ole kovin helppoa toteuttaa raideliikenteen kilpailutusta. Aivan perusedellytys kilpailun toimivuudelle on, että meidän on parannettava rataverkkomme kapasiteettia. Kuten toteamme välikysymyksessä: "Uusilla operaattoreilla ei ole tilaa kasvaa pääosin yksiraiteisella rataverkollamme ilman investointeja." Tarvitsemme kaksoisraiteita, varsinkin rantaradalla. Suurin pullonkaula sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä on Helsingin ja Tampereen välinen päärata. Jos todella haluamme kehittää rautatieliikenteestä kaikkein ilmastoystävällisimmän liikennemuodon, pääradan kapasiteettia on parannettava.

Pula vapaasta raidekapasiteetista Helsingin seudun paikallisjunille on huutava jo nyt. Tätä taustaa vasten on hämmästyttävää, miten vähän hallitus puhuu kilpailun avaamista koskevassa suunnitelmassaan siitä, miten rataverkon kapasiteettia parannetaan. Mitä hallitus vastaa konkreettisesti tähän? Ruotsalaisen eduskuntaryhmän mielestä hallituksen tulisi laatia mekanismi, jolla varmistetaan jatkuvat investoinnit rataverkkoon.

Värderade talman! I förra fredagens nummer av Financial Times konstaterades det mycket klarsynt att det finns bevis på att avslutade statliga monopol har fungerat på vissa marknader, men inte på andra. Vi vet alla att konkurrensutsättningen av järnvägspersontrafiken är ett krävande projekt och då är det, som jag sade, högst relevant att detaljerna görs rätt. Det är av största vikt att man i den nya marknadsmodellen har avtal som förpliktigar företagen att säkerställa servicen. Målet ska naturligtvis vara att trygga tillgången till persontrafiktjänster på järnvägarna i hela landet.

Det är viktigt att VR bevaras som en stark aktör inom spårtrafiken också efter genomförd konkurrensutsättning. Ett statligt inflytande för att utveckla järnvägstrafiken behövs. Regeringen vill spjälka upp VR-Group Ab i tre skilda bolag. Är det nödvändigt med ett skilt materielbolag och ett skilt bolag för service och underhåll? Här vill vi höra välgrundade motiveringar av regeringen.

Till sist: Villkoret för att konkurrensutsättningen ska kunna genomföras är god lagberedning. Regeringen har inte alltid varit så bra på att lyssna på experter. Det får inte vara så att man selektivt lyssnar på de rådgivare och konsulter som ger de svar som man själv önskar och slår dövörat till för kritikerna.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Ruotsalainen eduskuntaryhmä katsoo, että junaliikenteen onnistunut avaaminen kilpailulle edellyttää merkittäviä investointeja rataverkkoomme riittävän raidekapasiteetin turvaamiseksi. Tämä edellytys ei tällä hetkellä täyty, eikä hallitus ole esittänyt kestäväää ratkaisua tähän. Siksi tuemme yhteistä epäluottamuslausetta. — Kiitos.

Puhemies Maria Lohela: Jäljellä on vielä yksi ryhmäpuheenvuoro, sen jälkeen myönnän ministeri Bernerille 5 minuuttia. Sitten käynnistetään debatti.

15.10 Päivi Räsänen kd (ryhmäpuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Hallituksen päätös avata rautateiden henkilöliikenne kilpailulle seuraa samaa kaavaa kuin niin moni muukin istuvan hallituksen hanke: Ensinnäkin päätös tehdään nopeasti ja hätiköiden. Päätöksestä tiedottaminen herättää enemmän kysymyksiä kuin antaa vastauksia. Ennen päätöstä kuullaan kyllä asiantuntijoita ja tehdään kalliita selvityksiä. Lopullisen päätöksen pohjaksi valikoidaan kuitenkin ne selvitykset, jotka vahvistavat alkuperäistä ajatusta. Minkäänlaisia laajempaa tarkastelua uudistuksen kokonaisvaikutuksista ei tehdä.

Hallitus pystyy edistämään päätöstään omistajaohjauksen kautta kuulematta eduskunnan tai opposition mielipiteitä. Raideliikennettä koskevat päätökset ovat kuitenkin sen koluokan asia, että siitä tulisi käydä perusteellinen ja avoin keskustelu. Raideliikenteen kehittäminen on merkittävä tulevaisuushanke. Kukaan meistä ei tässä vaiheessa tiedä, mitkä puolueet muodostavat seuraavan hallituksen. Kristillisdemokraattisen eduskuntaryhmän mielestä olisi tärkeää, että näin keskeisessä asiassa neuvotellaan ja pyritään löytämään yhteinen ratkaisu.

Arvoisa puhemies! Eduskuntaryhmämme suhtautuu myönteisesti kilpailun lisäämiseen. Terveen kilpailun edellytys on, että asiakkaalla on myös tosiasiallisesti aito mahdollisuus tehdä valintoja kilpailijoiden kesken.

Talousskasvuamme ovat jarruttaneet ongelmat työvoiman liikkuvuudessa. Esityksessä maakunnat kytkettäisiin mukaan valtakunnalliseen kilpailutukseen, jotta ne voisivat järjestää alueellista junaliikennettä. Epäselväksi jää, millä tavalla maakuntien järjestämä kilpailutus esimerkiksi syrjäseuduilla ratkaisisi työvoiman liikkuvuuden ongelmia.

Rautateiden henkilöliikenne voidaan avata kilpailulle, jos se tuo todellista lisähyötyä. Uudistuksen tavoitteena pitää olla junavuorojen ja matkustajamäärien merkittävä kasvu, huomattavasti alemmat lipunhinnat, raideliikenteen osuuden kasvu ja pienemmät kokonaiskustannukset valtiolle. Ministeriön teettämien selvitysten mukaan näin ei tule tapahtumaan. Yhden arvion mukaan lipunhinnat laskisivat keskimäärin vain 6 prosenttia ja jopa nousisivat vähemmän suosituilla reiteillä. Rautatieliikenteen volyymi yhden arvion mukaan kasvaisi vain 3 prosenttia. Samalla valtion kokonaiskustannukset rautatieliikenteestä kasvaisivat 10 prosenttia.

Valtion omistajapolitiikan tehtävä on huolehtia liikenteen toimivuuden lisäksi omistusten arvosta. Hallituksen esittämässä mallissa VR:n arvosta häviäisi jopa 500 miljoonaa euroa. Onko tämä hyvää omistajaohjausta? Ei ole. [Vasemmalta: Ei ole!]

Arvoisa puhemies! Junaliikenne ei tällä hetkellä toimi niin kuin tunnettu junan vessa. Junavuoroja on monin paikoin liian vähän tarpeeseen nähden. Jatkuvat myöhästymiset haittaavat varsinkin työpaikkaliikennettä. Lippu-uudistukset ovat vaikeuttaneet monen matkustajan, erityisesti ikäihmisten ja vammaisten henkilöiden, arkea. VR:n tiedottamisessa ja asiakaspalvelussa on paljon parantamisen varaa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Merkittävin ongelma koskee rataverkoston korjausvelkaa ja tarpeellisten investointien viivästymistä. Rataverkoston kunnon parantamiseen ja kapasiteetin lisäämiseen tarvittaisiin huomattavia lisäpanostuksia. Koko maan junaliikenne saataisiin toimimaan paremmin, jos pääradan kolmas raide saataisiin vihdoinkin rakennettua. Sama pätee moneen muuhun suunniteltuun ratahankkeeseen. Toisiko hallituksen päätös lisää resursseja rataverkoston ylläpitoon ja parantamiseen? Ei toisi.

Arvoisa puhemies! Kristillisdemokraattinen eduskuntaryhmä pitää hallituksen päätöstä avata rautateiden henkilöliikenne kilpailulle huonosti suunniteltuna. Esitetty malli ei ryhmäämme vakuuta. Uudistus tulisi valmistella parlamentaarisessa yhteistyössä tavoitteina asiakaslähtöisyys, raideliikenteen osuuden kasvu kokonaisliikenteestä sekä rataverkoston parantaminen. Tämän vuoksi kristillisdemokraattinen eduskuntaryhmä yhtyy esitettyyn epäluottamuslauseeseen.

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

15.15 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Ensinnäkin haluan kiittää eduskuntaa ja kaikkia sen ryhmiä siitä, että saamme tänään käydä keskustelua junaliikenteen kilpailun avaamisesta. Aivan kuten täällä on todettu, välikysymys tuo mahdollisuuden käydä täällä sitä keskustelua, ja olen siitä kiitollinen etenkin oppositiolle.

Toisin kuin täällä on todettu, valmistelua on tehty pitkään ja huolellisesti. Laajamittainen selvitys kilpailun avaamisesta ja sen vaikutuksista tehtiin jo edeltäjäni Merja Kyllösen aikana vuonna 2012 Juha Honkatukian toimesta. Oman kauteni aikana olemme lähes kaksi vuotta tehneet selvityksiä, käyneet läpi sitä, mitkä ovat ne vaikutukset, arvioineet ja käyneet keskustelua. Asia on siis huolellisesti valmisteltu, dokumentoitu ja perusteltu.

Kermankuorintaa ei synny. Hallitus on päättänyt avata kilpailua nimenomaan hyödyntäen käyttöoikeussopimuksia, joissa voi olla sisällä niin markkinaehtoista liikennettä kuin myös osto- ja velvoiteosuuksia. Kannustimet varmistavat sen, että pyrimme huolehtimaan asiakkaiden ja matkustajien eduista, lippujen ja palvelujen tason säilyttämisestä ja parantamisesta.

Kilpailun avaamisen malli on hyvin pitkälti samankaltainen kuin HSL:n tekemä kilpailun avaamisen päätös vuonna 2014. Sielläkin on lähdetty siitä, että kilpailutetaan operointi ja että kalusto tulee kilpailuttavalta taholta. Tässäkin lähdetään samasta periaatteesta. Näin ollen kalusto vuokrataan tasapuolisin ehdoin eikä siinä synny mahdollisuuksia väärinkäyttöön.

Yhteistyö HSL:n ja liikenne- ja viestintäministeriön välillä on ollut tiivistä. Tämän osoittaa se, että huomenna meillä on Suomessa call of interest -tilaisuus, johon on ilmoittautunut 150 kiinnostunutta osapuolta, noin kymmenkunta operaattoria. Tämä myöskin lähtee siitä, että yhteistyön kautta me pyrimme juuri huolehtimaan siitä, että Suomessa ei olisi hyvin monenlaisia erilaisia tapoja kilpailuttaa ja operoida vaan että tehdään tiiviisti yhteistyötä pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteen mallilla.

Kaikki selvitykset ovat julkisia. Kaikki selvitykset on päätetty julkistaa jo ennen kuin niistä on media tehnyt tietopyyntöjä. Haluan myöskin korostaa, että Boston Consulting Groupin selvityksessä — joka on itse asiassa ainoa selvitys, johon oppositio täällä viittaa — todetaan, että selvityksessä ei arvioida kilpailun avaamisen mallia. Selvityksen mukaan kilpailun avaaminen olisi tarkoituksenmukaista aloittaa Etelä-Suomen taajamajunaliikenteestä — ja näin hallitus on myöskin päättänyt. Lisäksi Boston Consulting Groupin selvi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

tys ei ota kantaa yhtiöjärjestelyihin vaan suosittelee niiden osalta yhtiöiden siirtämistä VR:n ulkopuolelle, jotta tilanne olisi kaikille osapuolille tasapuolinen. Lisäksi selvitys myöskin suosittelee, että kaluston eriyttäminen toteutetaan vaiheittain — näin myöskin tässä yhteydessä toimitaan.

Hyöty, joka tästä syntyy, on se, että kun tarjonta lisääntyy, niin hinnat laskevat, ja kun hinnat laskevat, lisääntyvät matkustajamäärät. Näin on käynyt käytännössä kaikissa maissa. Hinnat eivät ole nousseet, määrä on lisääntynyt, ja tästä erittäin hyvä esimerkki on Suomeenkin linja-autoliikenteen kilpailun avaaminen, joka on lisännyt tarjontaa, laskenut hintaa ja lisännyt matkustajamääriä. Jos me katsomme, mikä meillä tilanne Suomessa on: Viimeisten kahden vuoden aikana, nyky-VR:n aikana, liikennöinti on vähentynyt 10 prosenttia. Meidän kaukojunissa on tällä hetkellä 2 miljoonaa matkustajaa vähemmän kuin meillä oli vuonna 2008.

Synergiaetuja on myöskin korostettu täällä. Olen käynyt tiivistä keskustelua keskeisimmän tavaraliikennettä käyttävän metsäteollisuuden kanssa, joka on ollut sitä mieltä, että synergiahyödyt ovat loppujen lopuksi marginaalisia. Keskeisin asia on se, että pystytään löytämään ratkaisuja, joilla löydetään ennen kaikkea kilpailukykyä, palvelutasoa ja kilpailukykyisiä hintoja.

Infraan investoiminen on tärkeää, ja tähän meillä on parlamentaarinen työryhmä, jossa edustaja Mats Nylund ja edustaja Harry Wallin ovat molemmat mukana. Siinä me haemme infraan pitkäjänteisiä rahoitusratkaisuja myös raiteille.

Puhemies Maria Lohela: Nyt käydään debattiin. Pyydän siihen osallistuvia ilmoittautumaan painamalla V-painiketta ja nousemalla seisomaan.

15.20 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin kysynyt ministeri Berneriltä, että kun te annatte ymmärtää, että teidän mallilla lisääntyy liikenne, tulee uusia vuoroja — meillä on tällä hetkellä vetureita 354, matkustajavaunuja 420, Pendolinoja 18, lähiliikenteen junia ja vaunuja yhteensä 171, ja ne ovat kaikki tällä hetkellä käytössä ja vanhimhasta päästä tietenkin menevät poistoon — niin mikä malli tuo lisäliikennettä, kun nyt jo tämä VR:n olemassa oleva kalusto on täysin käytössä. Investoivatko nämä monopoliyrietykset jotain uutta kalustoa, vai mikä teillä on ajatuksena?

15.21 Mirja Vehkaperä kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Useat vihreiden kannattajat ovat mediassa ihmetelleet ja hämmästelleet, miten vihreä eduskuntaryhmä pystyy olemaan tässä välikysymyksessä mukana.

On aika kysyä vihreiden aitoa ja oikeaa linjaa tuoreelta puheenjohtajalta, edustaja Aalolta: mikä on teidän linjanne? Te markkinoitte omaa puoluettaanne joukkoliikenneystävälliseksi, junaliikenteen edistäjäksi, ilmastonmuutoksen vastustajaksi ja joustavien uusien toimintatapojen puolustajaksi, mutta nyt te olette laittamassa kapuloita rattaisiin niin, että uudistuksia junaliikenteeseen ei saisi tehdä ja ilmastonmuutokseen vastaamista ei saisi tehdä tältäkään osin. [Kari Uotila: Riippuu tavasta!] Mikä teidän oikea linjanne oikein on? Tämä hämmentää suuresti. [Eduskunnasta: Kahdet rattaat!]

15.22 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kun täällä puhuttiin VR:n liikutuksesta ja osinkotuottokyvystä, niin haluaisin muistuttaa eduskuntaa siitä, että vuonna 2016 liikutulos VR-konsernissa oli 43 260 000 ja siitä matkustajaliiken-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

teen osuus oli vain 16 miljoonaa ja vähän päälle. Eli kun täällä nyt manataan tätä henkilöliikenneasiasiaa, niin se ei tässä tuloksen teossa ole niin suuri tekijä. Täytyy muistaa myös, että tässä henkilöliikenteen tuloksessa, 16 miljoonaa, on mukana myös Pohjolan Liikenne eli VR:n omistama linja-autoyhtiö ja sen tuoma liiketulos. Näin ollen siis koko konsernin tuloksesta hyvin pieni osa tulee, tai ei läheskään suurin osa tule, tästä matkustajaliikenteestä.

15.23 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Raideliikenteen tulevaisuutta mietittäessä tärkeintä olisi pohtia rautateiden huonossa kunnossa olevaa infraa, kaksoisraiteiden puutetta ja asiakasnäkökulmaa, mutta mitä tekee hallitus? Hallituksen kilpailuhenkisyys vie voiton kaikilta näiltä olennaisilta.

Kun kaluston määrä ei kasva uusien toimijoiden myötä, eivät junavuorot tai -reititkään tule lisääntymään. Julkisuudessa olleiden selvitysten perusteella VR:n pilkkominen johtaisi myös yhtiön arvon romahtamiseen. Kenelle hallitus siis tätä uudistusta tekee, jos hyötyjinä eivät ole VR:n asiakkaat tai VR omistajana eli valtio ja veronmaksajat?

Sitten ihan sinisten eduskuntaryhmän ryhmäpuheenvuorossa vilahti semmoinen virheelinen tieto. Toisin kuin edustaja Jalonen kertoi, Ramboll ei selvittänyt ministeri Bernerin mallin talous- ja yhteiskuntavaikutuksia. Tämä on syytä korjata pöytäkirjoihin.

15.24 Ari Jalonen si (vastauspuheenvuoro): Kokonaisuus ratkaisee, ja me teemme tätä suomalaisille.

Oppositio syytteli, että me hätäilemme tässä, hallitus hätäilee. Politiikassa on kummallista tämä aikataulutus: välillä sanotaan, että hidastellaan, ja välillä kiirehditään ja hätäillään. [Jukka Gustafsson: Tilanteen mukaan!] Tässä tapauksessa hätäily ilmeisesti tarkoittaa sitä, että ministeri Kyllönen on aloittanut näitten selvityksien tekemisen ja tilanteen suunnittelu ja selvitys on alkanut siinä vaiheessa, kun EU:n neljäs rautatiepaketti on vetänyt suuntaviivat tähän. Elikkä tämä on nyt opposition mielestä hätäilyä.

Täällä on myös viitattu osinkoihin. Minun tulkintani on ihan puhtaasti semmoinen, että lienee kohtalaisen sama Suomen talouden kannalta, mistä osingot maksetaan, onko se VR:ltä vai toiselta valtionyhtiöltä, esimerkiksi kalustoyhtiöltä.

15.25 Jani Mäkelä ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ainakin oma epäluottamukseni hallitusta kohtaan näissä liikenneasioissa muodostuu kokonaisuudesta ja siitä, että tämä rautatieliikenteen uudistus on nyt tuotu pöytään yhtenä jatkumon osana, toinen toistaan omituisempia ja vahingollisempia esityksiä. Ensin tulevat taksiiuudistukset, postilait ja sen jälkeen liikenneministeri tuo esiin tieverkon yhtiöittämissä ja aiheuttaa miljoonien markkinahäiriön puheillaan autoveron mullistamisesta. Tämä ei ole johdonmukaista tai luottamusta herättävää politiikkaa, ja hieman ihmettelenkin, kenen ehdoilla tämä toimii. Kuka tätä kuviota johtaa? Kuka nämä uskonkappaleet on lobannut liikenneministeriön virkamiehille? Kenen kumileimasimena eduskunta tässä nyt sitten toimii?

Mutta kysymykseen: Kun valtion tosiasiasa pitäisi laittaa radat ja niiden ohjauslaitteet kuntoon, niin että edes VR voisi liikennöidä ilman jatkuvia myöhästymisiä ja viiveitä, niin ratkaisu ei suinkaan ole viedä VR:n toimintamahdollisuuksia, vaan laittaa radat kuntoon. Missä viipyy rahoitus ratojen kuntoon laittamiselle?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

15.26 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! VR-Yhtymän liiketoiminnasta merkittävä osa on itse asiassa sijoitustoimintaa, ja viime vuosina VR-Yhtymän liikevoitosta suuren osan ovat muodostaneet arvopaperi- ja kiinteistösijoitusten tuotot. Herää kysymys, miksi yhtymän arvopaperisalkkua on kasvatettu samaan aikaan, kun radat rapistuvat ja matkustajat valittavat myöhästelevistä junista. Siksi kysynkin: onko päätös VR-Yhtymän liiketoiminnan painopisteen siirtämisestä junaliikenteestä sijoitustoimintaan valtion omistajaohjaustavoitteiden mukainen, ja mitkä ylipäätään ovat valtio-omistajan tavoitteet VR:n suhteen?

Edustaja Vehkaperä, jos olisitte kuunnellut vihreän ryhmäpuheen, tietäisitte, että hallituksen valitseman mallin riskit nimenomaan henkilöjunaliikenteelle ovat suuret ja hyödyt kyseenalaiset. Siksi me vaadimme parempaa.

15.27 Jari Myllykoski vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Vanhaa sanontaa voisi ehkä nyt tässä hallituksen esityksessä muistella hieman toisin, että huonosti valmisteltu on puoliksi tehty. Mutta on syytä kysyä ministeriltä: löytyykö uusille toimijoille todellakin tilaa muuta kuin ratapihoilta? Minä haluan vastauksen kuulla siihen, kun täällä edustaja Wallin, jota pidän kyllä tässä salissa erityisenä asiantuntijana, esitti näkemyksensä, paljonko rataverkolla tällä hetkellä mahtuu liikennettä. Ja minun mielestäni on oikeus ja kohtuus, että edustaja Wallin saa siihen vastauksen, että ei hänestä jää kuvaa, että hän olisi täällä puhunut vastoin parempaa tietoa, vaan kertonut, kuinka ruuhkainen päärata on jo tällä hetkellä. Vähän tämä hallituksen esitys kuulostaa sille, että pidetään formulakilpailut niin, ettei siellä saa ohittaa, ja sitten mukamas on kiinnostavaa.

15.28 Mats Nylund r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies, ärade talman! Vi har konstaterat att helt grundläggande för att konkurrensen ska fungera är att kapaciteten på vårt järnvägsnät förbättras. Utan investeringar finns det helt enkelt inte rum för nya operatörer på vårt i huvudsak enspåriga bannät. Konkurrens förutsätter tillväxt. Att öka användningen av kollektivtrafik, med betoning på spårtrafik, är även nödvändigt för att klimatmålen ska nås. Men för närvarande är bannätets kapacitet begränsad.

Arvostan suuresti, että meillä on parlamentaarinen työryhmä, joka yrittää löytää keinot rahoittaa koko liikenneverkosto jo 2030, ja voin vakuuttaa, että sekä ministeri Berner että RKP ovat asettaneet korkeat tavoitteet sekä ilmastolle että liikenneverkon rahoitukseen. Mutta kysymys pysyy: miten tällä mallilla varmistetaan rataverkolle junaliikenteen kasvun vaatimat investoinnit?

15.29 Päivi Räsänen kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikennealan kehittämisessä raideliikenteellä tulee olla kasvava ja keskeinen rooli. Rautateiden henkilöliikenteen kilpailu on niin tärkeä hanke, että se ansaitsee koko eduskunnan huomion ja käsittelyn, ja tämä välikysymys on keskustelun pohjalta osoittautunut aiheelliseksi ja oikea-aikaiseksi, niin kuin ministeri Bernerkin totesi.

Mutta vastausta siihen keskeiseen kysymykseen, miten rataverkolla varmistetaan junaliikenteen kasvun vaatimat investoinnit, ei ole vastausta tullut. Merkittävä ongelma nimittäin on se, että liikennettä ei voisi juuri lisätä vilkkailla reiteillä, koska rataverkko muodostuu pullonkaulaksi. Tuon konsulttiarvion mukaan kilpailuttamisesta saataisiin lisää hyötyä vain, jos valtio tekisi miljardiluokan investoinnit raiteille. Toivon, että ministeri vastaisi tä-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

hän kysymykseen: millä tavalla kilpailuttamisen edistäminen kytetään rataverkoston investointeihin?

15.30 Touko Aalto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kilpailun avaaminen tulee tehdä asteittain erittäin tarkkaan ja harkitusti, ettei lopputulos ole nykytilaa huonompi. Huolet ovat aitoja, kuten edustaja Kasvi toi omassa puheessaan ja kysymysten kautta esiin. Kilpailun avaamisella tulee pyrkiä lisäämään raideliikenteen määrää kokonaisuudessaan. On todettava, että palvelutason parantuminen yhdistettynä hintakilpailuun on haasteellinen tavoite. Kysynkin asianomaiselta ministeriltä: miten tehokas, turvallinen, toimiva ja tasapuolinen junaliikenteen järjestelmä on saavutettavissa?

15.31 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Boston Consulting Group selvityksessään totesi, että Suomessa on Euroopan kolmanneksi paras rautatiejärjestelmä. Kustannustehokkuudessa olemme ensimmäisiä. Miksi hyvää täytyy pilkkoa ja miksi hyvistä, parhaista ja paremmasta täytyy muuttaa? Ministeri Berner, siivuun siirtämänne omistajaohjauksen ylijohtaja Heliövaara totesi, että näin tuhoittaisiin VR:n omistaja-arvosta satoja miljoonia euroja. Mitä vastaatte tähän kysymykseen?

Vielä edustaja Jaloselle: EU:n neljäs raidepaketti ei edellytä ideologista "nyt, heti ja kaikki kilpailulle", vaan se sallisi siirtymäajat.

15.32 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä haluaa tehokkaampaa joukkoliikennettä, enemmän junamatkustajia, parempia palveluja ihmisille, nimenomaan ihmisten palveluja, sekä mahdollisuuksia luoda myöskin tulevaisuudessa alueellista lähijunaliikennettä sekä saumattomia joukkoliikenteen palveluketjuja.

Kun kuuntelin opposition ryhmäpuheenvuoroja, niin mielenkiintoista oli, että itse kilpailutusta ei ilmeisesti vastusteta, ainoastaan sitä yhtä mallia, mikä nyt on esitetty. Ja kuitenkin se malli, mikä nyt on esitetty, parantaa palveluja ja mahdollistaa myöskin halvempia lippuja tulevaisuudessa. Ja mielenkiintoista on, että oppositio sanoo, että nyt on tuotu nopeasti ja pikaisesti tämä. Kuitenkin lähes kaksi vuotta sitten käytiin samanlaista keskustelua, ja silloin muun muassa edustaja Harry Wallin muun muassa totesi, että "SDP haluaa jatkossakin kehittää suomalaista joukkoliikennettä nykyaikaiseksi sekä paremmin ihmisiä palvelevaksi eri puolilla Suomea". [Välihuutoja sosiaalidemokraattien ryhmästä] Miten te nyt vastustatte sitten tätä?

15.33 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Kiitos edustaja Torniaiselle, että muistutitte tästä hyvästä lausunnosta. Sitähän me nimenomaan haluamme. Tämä hallituksen malli ei tuo mitään lisäarvoa tähän nykyiseen liikenteeseen. Nykyinen markkina jaetaan muiden toimijoiden kesken, ja kalusto on ihan sama. Mitä lisäarvoa siitä syntyy? Ei yhtään mitään.

Minä tiedän, että kepu on ostettu tähän sillä, että luvataan, että maakunnat voivat järjestää jatkossa liikennettä. Mutta millä rahoituksella? Kun maakunnilla ei ole verotusoikeutta, se raha tulee valtiolta, eli valtio rahoittaa sitten sen liikenteen maakuntien kautta. Ja nyt minä ymmärrän, miksi keskusta on niin vankkumatta tämän takana: tämä maakuntaudistus on teidät villinnyt. [Naurua]

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

15.34 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Täällä on oppositiosta esitetty, että onko kapasiteettia. Tällä hetkellä Valtionrautateilla on 110 neuvostoliittolaisvalmisteista sähköveturia, eurooppalaisia 46 ja uusia Sr3-mallisia sähkövetureita 10 elikkä 166 on sähkövetureita tällä hetkellä. Mutta VR on valmistautunut jo tulevaisuuteen: Sr2:ia on 46, Sr3:ia on tällä hetkellä 10, joista on ostettu 80 kappaletta ja vielä 97 junaa optiolla, elikkä 223 on sähkövetureita todennäköisesti jo vuonna 2026. Elikkä kyllä kapasiteettia on. VR valmistautuu tulevaisuudessa myös tähän Euroopan unionista tulevaan neljänteen rautatiepakettiin. Että tämä on oikein hyvä asia.

15.35 Li Andersson vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Syy, minkä takia tämä kysymys kapasiteetin lisäämisestä on herättänyt paljon hämmennystä oppositiossa, on se, että kaikissa selvityksissä, mitkä on tehty tästä kilpailutuksesta, todetaan, että juna-kapasiteettia ei saada lisättyä ilman lisäraideinvestointeja, mikä johtuu siitä, että ylivoimaisesti suurin osa raideverkostosta on yksiraiteista, eli tätä käyttöastetta ei ole mahdollista nostaa ilman lisäraiteita ja ilman, että saadaan ratapihojen ruuhkia purettua.

Tästä syystä tämä hallituksen esittämä malli on siis käytännössä jo olemassa olevien markkinoiden uudelleen jakamista voittoa tavoittelevien yksityisten toimijoiden kesken tavalla, joka näiden konsulttiselvitystenkin mukaan tulee olemaan veronmaksajille tappiollinen. Eli nämä pystyvät sitten jatkossa verorahoitteisesti toimimaan ikään kuin alueellisen monopolin turvin. Tämähän on se kokoomuksen käsitys vapaasta markkinataloudesta, tällainen malli, mitä te nyt esitätte?

15.36 Susanna Koski kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Ei meillä maaseudulla ole mitään ruuhkaa ratapihoilla. [Välihuutoja vasemmalta] Siellä on täydet mahdollisuudet pääradan ulkopuolella nostaa kapasiteettia.

Se, että VR:llä on ongelmia asiakastytymättömyydessä ynnä muissa käytännön toimisissa, ei ole ollenkaan niin suuri ongelma kuin se, ettei ole tarjolla mitään vaihtoehtoa, ja siksi tämä uudistus rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamisesta on erittäin tervetullut. Nyt tätä uudistusta syytetään hallinnan ja harkinnan puutteesta, mutta täällä sanotaan, että uusien sopimusten mukainen liikenne olisi koko maassa asteittain vuonna 2026 — yhdeksän vuoden päästä. Meillä ei ole aikaa odottaa siihen, ja sen takia on hyvä, että tähän laite-taan vauhtia. Meillä on maakunnassa paljon väkeä, jotka on saatava paljon ripeämmin liik-kumaan töissä ja vapaa-ajan puitteissa, ja siksi on mielestäni erittäin tärkeää, että myös kaupungeilla on mahdollisuus osallistua erilaisiin hankkeisiin ja pilotointiin tässä, kun tätä lähdetään viemään käytäntöön.

15.37 Antti Rinne sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On tärkeää, että raideliikennettä kehitetään sillä tapaa, että asiakkaat saavat palvelua ja myöskin nämä ilmastonäkökulmat tulevat huomioon otettua.

Tässä keskustelussa on aika vähän nyt otettu sitä näkökulmaa huomioon, mitä tämä hallituksen malli tarkoittaa VR:n omistussarvolle ja VR:n omistuksen tuotolle. Sekä Boston Consulting Group että Spring Advisor toteavat molemmat yhtäpitävästi, että tämä vähentää valtion omistuksen arvoa näissä uusissa yhtiöissäkin ja tarkoittaa myös sitä, että valtion kyky saada osinkoa näistä yhtiöistä vähenee. Ramboll ei ole tätä arvioinut laisinkaan.

Nyt kysyisin teiltä, pääministeri Sipilä, kun te olitte omistajaohjausministerinä aikoihin, jolloin nämä selvitykset on pyydetty, ja ymmärtäisin, että te voisitte vastata tähän kysy-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

mykseen: Mitä tämä tarkoittaa valtion omistuksen arvolle VR:ssä ja tulevilla yhtiöissä, jos hallituksen ajatukset toteutuvat, ja mitä tämä tarkoittaa tulouttamisen näkökulmasta, tuotosten näkökulmasta? Mitä tapahtuu julkiselle taloudelle tässä suhteessa?

15.38 Reijo Hongisto si (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mielestäni uudistuksessa on kyseessä mahdollisuus, sillä rautatiekilpailun avaaminen henkilöliikenteessä antaa maakunnille, suurille kaupungeille ja kaupunkiseuduille mahdollisuuden järjestää alueellista tai paikallista junaliikennettä.

Ministeri Berner totesi puheenvuorossaan, että rataverkkomme käyttöaste on Euroopan alhaisimpia. Käsitykseni mukaan erityisesti poikittaiset radat ja Itä-Suomen radat ovat vähällä käytöllä. Näillä samoilla alueilla on myös linja-autojen paikallisliikenteen tarjonta supistunut vuosi vuodelta, vaikka kysyntää on ja tarvetta liikennöintiin.

Arvoisat kollegat, VR:ää eivät näytä kiinnostavan nämä hiljaiset osuudet, ja niiden liikenne joudutaankin ylläpitämään velvoiteliikennevaateen ja tukien voimalla. Kilpailun avauduttua voisivat nykyaikaiset kiskobussit liikennöidä maakuntakaupunkien välillä — pysäkkejä on taajaan. Pysäkit olisivat samalla ohituspaikkoja, jotta Pendolinot ja muut nopeasti kulkevat kaukojunat pääsisivät kiskobussien ohi. Kysymyksessä on mahdollisuus, ei uhka.

15.39 Hanna Sarkkinen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen suunnitelmat VR:n pilkkomiseksi ja junaliikenteen kilpailuttamiseksi eivät ratkaise niitä junaliikenteen ongelmia, joita suomalaiset tälläkin hetkellä kokevat, ja tätä todistavat myös hallituksen itse tilaamat selvitykset.

Arvoisa puhemies! VR:n toimintaa täytyy parantaa, mutta tilanne junaliikenteessä ei parane VR tuhoamalla. Harvaan asutun alueen liikenne ei tällä mallilla lisääny, ei ainakaan ilman nykyistä isompia julkisia tukia ostoliikenteelle harvaan asutuilla alueilla. Se ei tällä mallilla ratkea. Jos sinne harvaan asutuille alueille halutaan merkittävästi enemmän liikennettä, se vaatii sitten myös merkittävästi enemmän tukea.

Mutta, arvoisa puhemies, Suomen junaliikenteen ongelmat eivät ratkea ilman panostuksia raiteisiin. Esimerkiksi pohjoisessa kovasti toivottu Suomen ja Ruotsin välinen henkilö- ja rahtiliikenne ei voi alkaa ilman Kemi—Tornio-radan sähköistämistä. Eli näitä hankkeita ja näitä uusia, kaivattuja yhteyksiä ei usein saada ilman panostuksia raiteisiin.

15.40 Anna-Maja Henriksson r (vastauspuheenvuoro): Värderade fru talman! Det är alldeles självfallet så att en fungerande tågtrafik är väsentlig i ett stort land som Finland. Vi måste se till att vi kan betjäna alla människor på ett smidigt sätt. Men, värderade fru talman, som det här har kommit fram är en av våra allra största flaskhalsar det att vi har problem med järnvägsnätet. Vi har helt enkelt inte tillräckligt med spår. Då skulle man tycka att man i en konkurrensutsättningssituation borde värna om att förutsättningarna är de bästa. Därför tycker svenska riksdagsgruppen och SFP att man borde satsa på järnvägsnätet först för att skapa de här konkurrensförutsättningarna.

Arvoisa puhemies! Ongelma on, että meillä ei ole riittävästi raidekapasiteettia. Siitä olemme aika yksimielisiä. Onko ketään, joka on sitä mieltä, että meillä raiteet riittävät? Elikkä koska meillä ei ole riittävästi raiteita, siitä syntyy pullonkaula, ja sen takia tässä on se probleema ja se problematiikka, että kun kilpailu nyt avataan, niin kuitenkin ei saada li-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

sää toimijoita. RKP:n kanta on se, että ensin pitäisi olla kilpailulle kunnon edellytykset. Mitä hallitus vastaa tähän?

15.41 Antti Kurvinen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Täällä on käyty pitkää keskustelua siitä, kuinka erinomainen yhtiö VR on ja mitenkä se ajaisi mielellään tuolla maakunnissa ja maaseudulla enemmän junia. Mutta kyllä ne kokemukset, kun rautatiepaikkakunta Kauhavalta tulee, ovat vähän päinvastaisia: Puoli kuuden jälkeen jos haluaa junalla lähteä vaikkapa Helsinkiin hoitamaan omia asioitaan tai yrityksensä asioita, ei ole mahdollista Kauhavalta hypätä kyytiin. Sama tilanne on Lapualla. VR on rakentanut näitä omia hinnoittelujärjestelmiään sillä tavalla, että kun nousee isoilta asemilta kyytiin, saa alennukset, mutta kun nousee maaseudulta kyytiin, niin sitten mitään alennuksia ei saa. Sen jälkeen VR lyö kuntapäätäjille rätingit tiskiin, että teillä ei ole matkustajia, asema laitetaan kiinni. Viime vuonna suljettiin kolme rautatieasemaa Vaasa—Seinäjoki-väliltä: Isokyrö, Laihia, Ylistaro. Siellä kyllä on raiteet olemassa. Siellä olisi tilaa liikkuu, mutta VR:ää ei huvita siellä liikennettä järjestää. Voisiko vasemmisto-oppositio nyt kertoa, mistä tämä sitten johtuu, jos teidän mielestänne kapasiteettia on olemassa?

15.43 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Moni junamatkustaja on varmasti kuullut seuraavan kuulutuksen junassa: "Kuljemme myöhässä, koska raiteilla on ruuhkaa." [Pia Viitanen: Aika monta kertaa!] Tämä kuullaan aika usein ja erityisesti Tampereen ja Helsingin välillä, [Välihuutoja keskustan ja kokoomuksen ryhmistä] ja juuri tämä on osoitus tämän hallituksen mahdottomuudesta. Kun luvataan, että liikenne lisääntyy, niin juuri silloin, kun liikenteelle on tarvetta, niille raiteille ei mahdu. Tässä on tämä koko hallituksen rakennelman ongelma. Ja jos ette minua usko, niin uskokaa omistajaohjauksikön päällikköä Eero Heliövaaraa, joka sanoi: "Ei junaliikenne sillä lisäännä, että lisätään kilpailua. Pitäisi lisätä raiteita."

Näiltä osin, arvoisa puhemies, tässä hallituksen ja Bernerin ajamassa mallissa on käymässä niin, että juuri siellä, missä liikennettä eniten tarvitaan, vaihdetaan julkinen monopoli alueelliseen yksityiseen monopoliin, ja se tuottaa kustannuksia, [Puhemies koputtaa] jotka maksaa joko veronmaksaja tai junankäyttäjä.

15.44 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! On syytä varmaan oikaista, miten ministeri tuossa hyvässä alustuspuheenvuorossaan toi esille tämän alueellisen monopolin, joka täällä nyt toimii. Tämä esitys ei sisällä alueellista monopolia, eli samalla rataosalla voi liikennöidä useita junaoperaattoreita, ja se luo mahdollisuuksia sinne alueelle. Nämä operaattorit voivat bussiliikenteellään syöttää matkustajia tänne juna- vuoroihin, ja sitä kautta raideliikenteen henkilömäärä kasvaa, ja sitähan tässä haetaan.

Kokoomuksen eduskuntaryhmän tavoitteena tässä uudistuksessa on kaksi erityisen tärkeätä tavoitetta: Toinen on se, että päästövähennystavoitteita pystytään parantamaan ja noudattamaan raideliikenteen matkustajaosuutta lisäämällä. Se on tärkeää. Ja toinen on matkustajien näkökulma. Siellä, missä kilpailu on avattu, on näyttöä, että hinnat laskevat, palvelu paranee ja raideliikenteen matkustajaosuus kasvaa. Me olemme tällä hetkellä alisuoriutuja raideliikenteessä Suomessa, ja totta kai tarvitaan investointeja, tarvitaan investointeja [Puhemies koputtaa] ohjaus- ja turvallisuusjärjestelmiin, mutta myös raiteisiin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

15.45 Aino-Kaisa Pekonen vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Minä kuljen lähes päivittäin junilla ja voin allekirjoittaa, mitä edustaja Lindtman täällä sanoi. On kyllä myös todettava, että asiakkaiden tuska siellä junissa on käsin kosketeltavaa. VR:n palvelut on saatava pikaisesti kuntoon, ja täytyy myös sanoa, että tämä lippu-uudistus on ollut todellinen farssi.

Raiteet on myös päästetty erittäin huonoon kuntoon ja raidekapasiteetti on täysin riittämätön, niin kuin täällä on todettu.

Edustajat Koski ja Kurvinen viittasivat maakuntiin, joissa ei ole ruuhkaa raiteilla eikä tarjontaa junavuoroille, mutta kyllä minun täytyy ihmetellä, kuka on se yksityinen yritys, ulkomainen firma, joka tulee liikennöimään täysin kannattamattomille rataosuuksille. Tällä hetkellä meillä hoidetaan ostoliikenteellä näitä kannattamattomia raideosuuksia, jotta ihmiset pääsevät maakunnissa kulkemaan. Arvoisa ministeri, miten nämä ihmiset maakunnissa kulkevat jatkossa, kun ei ole ostoliikennettä ja jos sinne ei niitä yrityksiä tule?

15.46 Susanna Koski kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Kyllä esimerkiksi nyt, kun Vaasassa tehdään Midway Alignment -hanketta, on ihan pöyristyttävää, että RKP on puheenjohtajan johdolla mukana tässä välikysymyksessä, koska on tärkeää, että väki ja palvelut saadaan rannikolle. Vaasassa on aina totuttu tekemään itsellisesti asiat, ja varmasti sieltä löytyy tähänkin ratkaisu, eli yksityisiä yrityksiä ja toimijoita on varmasti tarjolla myös Seinäjoki—Vaasa-osuudelle.

15.47 Stefan Wallin r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Nythän, kuten edustaja Nylund hyvinkin selkeästi ilmaisi tässä aikaisemmin, kysymys ei ole siitä, onko kilpailu ruotsalaisen ryhmän mielestä hyvä asia. Sitä se on, kunhan se tehdään oikein — kunhan se tehdään oikein. Ja niin paljon kuin markkinataloutta rakastaakin, ei voi olla niin, että heti kun joku mainitsee sanan "kilpailu", niin kuola alkaa valua niin kuin Pavlovin koirilla. [Naurua]

Kysymys on siitä, että kilpailutus tehdään oikealla tavalla. Myös se vaatii sääntöjä. Esimerkiksi hyvinkin keskeisessä asemassa on raideliikennekapasiteetin rakentaminen ja laajentaminen. Siitä on kysymys. Kun kaikki nämä asiat ovat kondiksessa, niin tästä voi tulla erittäin hyvä asia, kunhan se tehdään oikein.

15.47 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kuten täällä on tullut hyvinkin selväksi, niin raiteet eivät lisäännä kilpailutuksella. Kokoomuksen edustaja Jokinen piti hienon puheenvuoron siitä, mikä kaikki lisääntyy, mutta kun se ei voi lisääntyä, jos ne raiteet eivät lisäännä. [Kalle Jokisen välihuuto]

Ministeri Berner sanoi alkupuheenvuorossansa — itse hän totesi — että ruuhka-aikoina raiteet ovat lähes täydessä kapasiteetissa. Kun ministeri on sen jo itsekkin myöntänyt, niin me voimme nyt keskustella siitä, että ihan oikeasti ne ovat. Ja itse kun siellä liikun, tänä aamuna viimeksi juna oli 35 minuuttia myöhässä.

Ministeri Berner, te usein vetoatte siihen, että bussiyhtiöiden kilpailutus on onnistunut. Siinä on vain semmoinen pikkuinen ero, että jos esimerkiksi linja-auto on mennyt rikki tiellä, niin siitä pääsevät ohi toiset vuorot. Nyt kun sinne on joku juna jäänyt juntturaan, niin siellä on koko liikenne seis, ja sinne nyt ei vain mahdu. Tieliikenteessä sinä voit etsiä pikkuisen vaihtoehtoisia teitä, se on aivan eri asia. Mitä näille raidekapasiteeteille nyt tehdään? Siihen ei ole tullut vastausta.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Puhemies Maria Lohela: Otetaan vielä edustajat Mikkonen, Essayah ja Tolppanen, ja sitten mennään ministereiden puheenvuoroihin.

15.49 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Rataverkkoa rahoittaa noin miljardin suuruinen korjausvelka, ja ilman lisäinvestointeja raiteisiin ei oikein mikään kilpailumalli toimi. Niille ruuhkaisille osuuksille, joissa kysynnän kasvuun olisi suuri potentiaali, ei yksinkertaisesti mahdu lisää liikennettä. Ja kilpailun avaaminen ei myöskään muuta sitä tosiasiaa, että suurella osalla nykyisin liikennöityä rataverkkoa matkustajamäärät jäävät pieniksi eivätkä pelkät lipputulot riitä liikenteen rahoittamiseen.

Ministeri Berner totesi, että kilpailutus tehdään tasapainoisesti siten, että hiljaisemmat vuorot eivät jää valtion pyöritettäväksi, vaan kilpailussa mukana olevien on otettava myös niitä kontolleen. Mutta ministeri totesi myös, että kilpailutus aloitetaan Etelä-Suomen taa-jamaliikenteestä. Eli käytännössä tätä paketointia ei sitten kuitenkaan tehdä. Ruuhka-Suomen ulkopuolelle ei ole siis luvassa muuta kuin velvoite- ja ostoliikennettä — joita tämä hallitus on koko ajan karsinut — ja kohoavia lippujen hintoja.

15.50 Sari Essayah kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tätä hallituksen markkinamallia joutuu väkisinkin arvostelemaan, koska on tosiasia, että jos kapasiteettia ei lisätä, niin syntyy näitä alueellisia monopoleja. On vaikea nähdä, että tuolla Nurmese— Lieksa-välillä tapeltaisiin raivoisasti, että kuka pääsee liikennöimään tuota aluetta. Ja niin-pä Itä- ja Pohjois-Suomen odotusarvo lepää oikeastaan siinä, tuleeko näistä käyttöoikeus-sopimuksista sillä tavoin velvoittavia, että pystytään turvaamaan junaliikenne. Ja toisaalta herää sitten kysymys niistä, jotka tämän alueellisen monopolin ottavat haltuunsa: millä voidaan varmistaa, että sitten esimerkiksi lippujen hinnat eivät nouse sellaiselle tasolle, että tosiasiallisesti pienituloisten ihmisten on mahdotonta käyttää niitä vähäisiä julkisen lii-kenteen välineitä, mitä siellä enää on käytettävissä? Joten ministeriltä kyllä peräämme nyt vastauksia siihen, millä tavoin tosiasiallisesti huolehditaan Itä- ja Pohjois-Suomen ja mui-ten [Puhemies koputtaa] harvaan asuttujen alueitten julkisesta liikenteestä VR:n kautta.

15.51 Maria Tolppanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Me Pohjanmaalla emme kaipaa kilpailua. Me kaipaamme Vaasasta nopeita junayhteyksiä, me kaipaamme kaksoisraiteita. Meillä on siellä iso hanke, Midway Alignment, joka on meritie Ruotsiin ja Mo i Ranaan, suoraan Jäämerelle. Siitä seuraava hanke, arvoisa ministeri, tulee olemaan suora yhteys Pietariin Vaasan asemalta, kun ensin päästään Mo i Ranasta ja Ruotsista Suo-men puolelle. Ja siihen me tarvitsemme todellakin kaksoisraiteet, ja me tarvitsemme nopeat yhteydet sinne, emme erillistä kilpailua.

Sitten toinen asia, minkä haluaisin, että, ministeri, ottaisitte huomioon jossakin vaihees-sa, on, että nyt kun lippuja ei saa rautatieasemilta, niin näkövammaisten ihmisten, joilla on putkinäkö tai muuten heikko näkö, on mahdotonta ostaa automaattista lippu. Sen lisäksi pyörätuolissa istuvat ihmiset eivät ylety niihin automaatteihin. Tämä on kyllä semmoinen käytännön ongelma tällä hetkellä, mikä pitäisi pystyä hoitamaan. Kyllä lippuja pitäisi saa-da myös junista.

Puhemies Maria Lohela: Vielä ennen ministeriä edustaja Eestilä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

15.52 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Kiitoksia, arvoisa puhemies! Täällä pelätään aika paljon sitä, että maakunnille ja kaupunkiseuduille tulisi oikeus ostaa liikennettä, itse pidän sitä hyvänä. Ja jos vähän avataan tämän rahoituspuolta: kun epäillään, että rahat eivät riitä, niin minun mielestäni ensi vuonna meinataan perusväylänpitoon käyttää 1,4 miljardia rahaa, ja se on ennätyskorkealla tasolla. Jos joku ministeri voisi valaista: onko mahdollisuus, että nämä rahat poistuvat valtion budjetista? Itse en näe sitä mahdollisuutta. [Ben Zyskiewicz: Kyllä ne varmaan lähtee! — Timo Heinonen: Jos demarit tulee valtaan!] Ja sen verran vielä totean tähän, että me ostimme ostoliikennettä 84 miljoonalla tänä vuonna ja raideliikenteen ostoihin kuluu noin 30 miljoonaa, ja tämän lisäksi parlamentaarinen liikennetyöryhmä lisäsi 2 miljoonaa raideliikenteen osto- ja/tai velvoiteliikenteeseen. Minusta näiden rahojen pitää olla valtion budjetissa eri momenteilla, koska muuten liikenne ei toimi niillä alueilla, missä se ei välttämättä ole kannattavaa. Minun mielestäni tämä on täysin riippumatonta siitä, mikä hallituksen esitys nyt on, että me yhtiöitämme tiettyjä toimintoja ja pidämme yllä joukkoliikennettä. Voisivatko ministerit vastata, voisivatko budjetista poistua nämä rahat?

Puhemies Maria Lohela: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

15.53 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Kiitoksia tästä keskustelusta.

Edustaja Wallin, tiedätte hyvin, että kaikki kalusto ei ole koko ajan käytössä. Se on eri asia kuin se, että kalustoa käytetään pitkin päivää. [Harry Wallinin välihuuto] Kalusto myös seisoo osin aikaa. Nykykaluston käyttöä tehostamalla voidaan ajaa enemmän vuoroja. VR on laittanut jopa seisomaan kalustoa, joka on edelleen käyttökelpoista.

Edustaja Taimela, Rambollin selvityksessä oli myös yhteiskuntataloudellista vaikutusten arviointia.

Löytyykö rataverkolle lisää tilaa? VR on vähentänyt liikennöintiä 10 prosenttia jo viimeisten kahden vuoden aikana. Jo pelkästään sen edestä löytyy rataverkolle tilaa. Tämän lisäksi, kun me olemme laskeneet, EU:n arvionkin mukaan meidän rataverkkomme kapasiteetin käyttö on yksi Euroopan alhaisimmista. Toki meillä on sitä rataverkkoa laajasti ja koko maassa, ja siinä on kehittämisen ja panostamisen mahdollisuutta.

Se, miten rataverkon infraa voisi kehittää, on varmasti meidän kaikkien yhteinen intressi ja tahtotila. Sitä varten meillä on parlamentaarinen työryhmä, joka pohtii muun muassa edustaja Eestilän nostamaa kysymystä siitä, miten infra tulevaisuudessa rahoitetaan, miten yli eduskunta- ja hallituskausien sitoudutaan siihen, että korjausvelkaa hoidetaan ja uusia kehittämishankkeita käynnistetään. Tässä toivon aidosti kaikilta niiltä edustajilta, jotka työryhmässä ovat, innovatiivisia ja aktiivisia ratkaisuja sen puitteissa. On selvää, että lisäinvestointeja tullaan tarvitsemaan.

Edustaja Aalto, siihen, miten kilpailua voidaan turvallisesti, tehokkaasti ja toimivasti avata, on asetettu kuusi työryhmää, joissa ovat laajasti mukana eri osapuolet mukaan lukien henkilökunta. Nämä tekevät nyt vuoden töitä. Mutta haluan myös kiinnittää teidän huomiotanne siihen, että jo pelkästään HSL:n päätös avata kilpailua edellyttää meiltä monitoimijaympäristön järjestämistä ja siihen liittyvien turvallisuuskysymysten ja toimivan ympäristön ratkaisemista. Tässä yhteydessä toki kannattaa valtion hyödyntää sitä HSL:n tekemää työtä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Edustaja Kymäläinen, me emme ole sivuuttaneet Eero Heliövaaraa, vaan kyllä omistajaohjaus itse päättää, keitä he työryhmiin nimittävät. Niin kuin hyvin tiedätte, ministeriö nimittää organisaation ja organisaatio nimittää edustajansa. Tämän lisäksi Boston Consulting Groupin tekemä indeksiarvio ei arvioi itse asiassa VR:n yhtiötä vaan rautatiejärjestelmämme tehokkuutta. VR:n arvo: Tässä osa arvosta siirtyy osaksi erityistehtäväyhtiöitä. Valtion osalta kokonaisvaltainen arvo säilyy.

Tämän lisäksi, edustaja Andersson, kaikissa selvityksissä ei ole todellakaan sanottu, että liikenteen määrän kasvaminen edellyttäisi lisäinvestointeja. VR itse on liikennöinyt aiemmin 10 prosenttia enemmän, joten liikkumatilaa ihan oikeasti on. [Riitta Myller: Nurmes—Joensuu-välille? — Kari Uotilan välihuuto]

Det som har frågats är om vi kan betjäna alla människor på ett smidigt sätt, och att vi skulle ha behov av att investera i stål. Järnvägsnätet är på en mycket låg kapacitetsanvändning redan nu, och det som VR ju jämt har gjort är att minska på trafiken. Så det finns kapacitet att utnyttja, och vi gör viktigt arbete för att verkligen få den kapacitet som ännu finns på vårt nätverk väl utnyttjad. Till exempel genom att optimera tidtabeller får vi därtill ännu mer kapacitet som vi skulle kunna använda. Det här är ett arbete som behövs av alla.

Meille on tärkeää, että junaliikennettä kehitetään kokonaisuutena ja että me katsomme ratkaisuja liikennejärjestelmän näkökulmasta. Se, että linja-autoliikenne syöttää rautatieliikenteelle ja lentoliikenne syöttää rautatieliikenteelle, tarkoittaa sitä, että pystytään holistisemmin ja optimaalisemmin nimenomaan matkustajan näkökulmasta luomaan uusia palveluita. Meidän intressimme on huolehtia siitä, että me optimoimme matkustajan tarpeet ja matkustajaliikkumisen tarpeet, kasvatamme työssäkäyntialueita ja parannamme meidän kilpailukykyämme. Se on tässä tärkeämpää kuin se, miten yhtiön arvo jakautuu tulevaisuudessa kolmeen tai neljään yhtiöön. — Kiitos.

Puhemies Maria Lohela: Pääministeri Sipilä, 3 minuuttia.

15.58 Pääministeri Juha Sipilä: Arvoisa puhemies! Onko tässä kysymys ideologisesta hankkeesta? [Eduskunnasta: On!] Kyllä on. Haluamme estää ilmastonmuutosta, haluamme vähentää liikenteen päästöjä, haluamme edistää työvoiman liikkuvuutta, haluamme edistää alueiden saavutettavuutta, haluamme edistää suomalaisten matkustusmukavuutta. Sen takia tarvitaan raideliikennettä lisää. Tämä on tälle hallitukselle ideologinen kysymys. [Jukka Gustafsson: Eiväthän ne tarkasti ottaen ole ideologisia asioita!]

No, mihin aiemmat toimet ovat sitten johtaneet tässä asiassa? Kuten ministeri totesi, me olemme vuoden 1990 tasolla raideliikenteessä. 30 vuotta on vatuloitu tätä asiaa. Eikö nyt olisi viimeinkin aika rehellisesti todeta, että ne keinot, mitä on kokeiltu, eivät vain ole pureet tässä asiassa, tarvitaan aivan uusia keinoja, ja eikö ole nyt aika todeta, että se keino on kilpailun lisääminen?

Miksi sitten kilpailutetaan? Miksi se on valittu keinoksi? Sen takia, että se on todettu muissa maissa toimivaksi keinoksi, niin kuin esimerkiksi Ruotsissa ja Isossa-Britanniassa. Niin kuin ministeri Berner totesi, Luxemburg ja Irlanti ovat ainoita maita, missä operoidaan edelleenkin yhdellä ainoalla operaattorilla.

No, miksi tarvitaan kalustoyhtiö tähän? Suomessa on muista Euroopan maista poikkeava raideleveys. Jos me haluamme kilpailua, niin silloin tarvitaan kalustoyhtiö. Tämä on

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

myöskin tehtyjen selvitysten mukaan se tapa, millä saamme kilpailun aikaiseksi. Me olemme siis vuoden 1990 tasolla raideliikenteessä, 5 prosenttia liikenteestä on raideliikennettä. Kun Ruotsissa on tehty kilpailutuksen kautta muutos, niin siellä on noustu 9 prosenttiin. Kilpailutus tehdään vaihteittain. Se tehdään huolellisen valmistelun pohjalta. Infraa laitetaan kuntoon resurssien mukaan, ja siinä on meillä parlamentaarinen ryhmä tätä miettimässä.

Mitä sitten tulee VR:ään? Täällä arvosteltiin sitä, että VR keskittyy esimerkiksi sijoitus-toimintaan ja sieltä tulee niitä tuottoja. Tämä on juuri se tapa, millä VR keskittyy nyt raideliikenteen operointiin. Siellä ovat ne VR:n ammattilaiset, ja siellä on se ydinosaaminen. VR tulee keskittymään nyt raideliikenteen operointiin.

Tämä hallitus on tehnyt infran parantamiseen merkittävän panostuksen. Verrattuna aikaisempiin kausiin nyt on korjausvelkaa parannettu merkittävästi, ja se on tehty valtion omaisuutta hyödyntämällä ja myymällä.

Puhemies Maria Lohela: Jatketaan debattia.

16.02 Toimi Kankaanniemi ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Vapaata raidkapasiteettia Suomessa on, mutta se on valitettavasti väärin sijoittunut, eli täällä etelän ruuhkaisimmilla alueilla siitä on puutetta, ja taas tuolla maakunnissa sitä on käyttämättömänä. Tämä ongelma ei tällä kilpailutuksella kyllä miksikään korjaannu, vaan tarvitaan investointeja. Niitä tarvitaan todella mittavasti, niin kuin liikennejaostossa tänä aamunakin kuulumme.

Maakuntien osallistuminen tähän kilpailutukseen ja sen toteuttamiseen on hyvin mielenkiintoinen kysymys, ja siitä toivoisin muutamia ajatuksia. Tuolla Tampereen ja Mikkelin takana kyllä pelätään, että sieltä loppuu loppukin liikenne. Mutta kun ministeri totesi, että näitä paketteja tehdään, niin siitä kysyisin: kuinka paljon arvioitte, että voidaan yksityiselle operaattorille panna vastuita suhteessa siihen, miten valtio nyt tukee tätä kannattamatonta liikennettä?

16.03 Antti Kaikkonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Useammassa opposition puheenvuorossa ensin on haukuttu kovaan ääneen tämä kilpailun avaaminen raideliikenteelle mutta sitten puheenvuoron loppupuolella vähän pienemmällä äänellä sanottu, että kyllä mekin itse asiassa kannatamme tätä kilpailun avaamista. [Välihuutoja] Tullee mieleen se perinteinen sanonta, että väärin sammutettu: jos hallitus sammuttaisi tulipalon, te sanoisitte, että väärin sammutettu. [Leena Meri: Lisää raiteita!]

Sitten sanoitte, että hätiköidään ja on liian kova kiire. 2026 on se vuosi, jolloin tämä on tulossa täysin voimaan. 2026 — onko tämä nyt tosiaan hätiköintiä? Onko tässä nyt kauhea kiire? Mikä olisi oikea vuosi? 2036? 2046? Sanokaa nyt, mikä teidän mielestänne olisi hyvä aikataulu tälle hankkeelle, kun sanotte, että on kova kiire.

Jos olisin tyytyväinen VR:n toimintaan, en ehkä kannattaisi tätä hanketta, mutta valitettavasti ei voi olla. Ja se on mahdollisuus, että tuolla liikkuu vähän muitakin junia tulevaisuudessa kiskoilla. Saamme lisää liikennettä raiteille, lisää matkustajia joukkoliikenteeseen, vähemmän liikenteen päästöjä ja vähän kohtuullisemmat hinnat. Kyllä tässä on ihan järkeäkin, arvoisa puhemies.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

16.04 **Ari Jalonen si** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on tästä raidekapasiteetista puhuttu, ja se on ihan oikein. Niin kuin ministerikin sanoi, siellä on ruuhka-aikoina tietyillä paikoilla kapasiteetti täynnä. Pasilan asemalle ei mahdu enempää kuin sinne tällä hetkellä mahtuu. Se on yksinkertainen tosiasia.

Myös korjausvelasta lienemme kaikki samaa mieltä kuin olimme viime kaudella, että sitä on aivan liikaa ja se tarvitsee purkaa jollakin tavalla pois. Parlamentaarisen ryhmän kautta korjausvelkaa lähdettiin poistamaan, tämä hallitus on toiminut niin, ja pääpainopiste on teillä. Rautatiet ovat samanlaisen korjausvelan alla, ne tarvitsee kunnostaa, ja iso, merkittävä korjausvelan kohde on turvalaitteiden ohjauslaitteet. Ne ovat vanhoja, ne pitää kunnostaa. Kukaan ei ole kiistänyt tätä. Niihin pitää kiinnittää huomiota, mutta kilpailutus lisää taas [Puhemies koputtaa] palveluita, ja tämä ei ole este sille.

16.05 **Touko Aalto vihr** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Yksi kysymys ministeri Bernerille, käyttäjän näkökulmasta näistä raideinvestoinneista: miten informaatio- ja lippujärjestelmien toimivuus ja selkeys varmistetaan matkustajan näkökulmasta esimerkiksi junanvaihtotilanteessa, jos rataverkolla on mahdollisesti useita toimijoita?

Toinen kysymys näistä raideinvestoinneista: Junamatkustamisen lisääntyminen edellyttää riittäviä, nykyistä suurempia investointeja rataverkkoon ja sen toimivuuteen, kuten tässä on jo monta kertaa todettu. Kiinnostus ja tarve raideliikenteen kasvattamiseen on juuri niillä rataosuuksilla, joihin jo nyt kohdistuu suurin rasitus ja lisäinvestointitarve. Eikö ensin pitäisi olla käsitys ja esitys lisäraideinvestoinneista ja vasta sitten tehdä linjauksia, joiden edellytykset ovat nuo investoinnit?

16.06 **Antti Rinne sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kilpailuttaminen on jo tosiasia henkilöliikenteen osaltakin, ja oikein toteutettu kilpailu, aito kilpailu saattaa alenuttaa lippujen hintoja. Se voi myös lisätä liikennettä, mutta se myös vahvistaa valtion omistajuutta ja toisaalta valtion omistajuuden tuloja. Nyt on kuitenkin kysymys siitä, että tämä ministeri Bernerin ajama malli tarkoittaa sitä, että lippujen hinta tulee nousemaan. Eri selvitysten mukaan se tulee tarkoittamaan sitä, että liikenne ei lisäännä, ja tulee tarkoittamaan sitä, pääministeri Sipilä, että valtion omistuksen arvo erään arvion mukaan jopa 500 miljoonaa euroa tulee laskemaan. Ministeri Berner, mihin te perustatte väitteenne äsken siitä, että ei vaikuta omistusten arvoon millään tavalla? Ja pääministeri Sipilä, toivoisin vastausta teiltä. Te olitte omistajaohjausministerinä silloin, kun nämä selvitykset on tilattu. Pyytäisin nyt vastausta tähän kokonaisuuteen.

16.07 **Mirja Vehkaperä kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Olen erityisen iloinen siitä, että eduskunnassa on laaja näkemys siitä, että junaliikenteeseen ja raitteisiin kannattaa ja tulee satsata tulevinakin vuosina. Ensi vuosi on korjausvelan suhteen ennätysvuosi. Satsaamme yli 500 miljoonaa euroa erilaisiin infrahankkeisiin, ja se tulee tarpeeseen. Kiistakapulaksi näyttävät nyt muodostuvan erityisyhtiöt kaluston, kiinteistöjen ja kunnossapidon osalta. Meillä on tälläkin hetkellä olemassa olevia erityistehtävayhtiöitä, kuten Finavia, ja en ole kuullut minkäänlaista jupinaa siitä, etteikö meillä pitäisi olla juuri tällainen Finavia, joka huolehtii lentokenttäterminaalin ja sen infran rakentamisesta ja ylläpidosta. Toimii! Mutta nyt kilpailu avataan maantie-, lento- ja meriliikenteen lisäksi henkilöjunaliikenteestä, ja se on tervetullutta. Koko liikennesuoritteista ainoastaan 5 prosenttia kulkee junaraiteilla, ja sitä liikennettä pitää lisätä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

16.08 Matti Semi vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun olen itse nähnyt harvaan asuttujen alueiden junavuorojen vähentymisen näitten ostopalveluiden myötä, niin olen jäänyt miettimään tässä tilanteessa, että mitä uutta tilannetta se kilpailutus tuo meille. Saammeko me vuoroja lisää, tai mitenkä se muuten muuttuu? Ainut käytännön ratkaisu, mitä siellä on tapahtunut, on, että ihmiset ovat siirtyneet henkilöautoihin, liikkuvat kimpas-sa, 2030-ympäristötavoitteet heikkenevät meillä. Tuli tässä semmoinen kysymys, kun puhuttiin koko ajan siitä, kuinka paljon sinne saadaan lisää liikennettä, onko hallituksella tarkoitus ostaa lisää ostopalveluja, panna lisää rahaa, jotta junaliikenne rupeaa pelaamaan harvaan asutuilla alueilla ja ihmiset mieltävät junaliikenteen hyväksi palveluksi ja käyttävät sitä sitten sen jälkeen.

16.09 Timo Heinonen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Tiellä, meillä, ilmassa on jo valinnanvaraa asiakkailta. VR toimii radoillamme edelleen yksinoikeudella. Kun toimitaan monopolilla, niin silloin siihen liittyy oikeus mutta myös vastuu yksinoikeustehtävän hoitamisesta, ja kyllä asiakkailta tällä hetkellä tulee sellaista viestiä, että tätä yksinoikeustehtävää ei hoideta sillä tavalla kuin pitäisi: junat eivät pysähdy, vaikka ihmiset haluaisivat juniin, lippuja ei saa junista, junat eivät ole ajoissa ja niin poispäin.

Kiitos ministeri Bernerille, että te olette ryhtynyt tekemään toimenpiteitä sen eteen, että ihmiset pääsisivät juniin. Raiteita tulee toki kehittää, ehdottomasti, ja kysyisin koska tämä pääradan raidekapasiteetin lisäys Riihimäeltä pohjoiseen saataisiin toteutettua.

Kiitos myös teille ministereille. Salin vasemmalta laidalta on kuulunut vahvasti raideammattilaisten ääni, mutta hyvä, että te olette nostaneet tähän keskusteluun myös asiakkaiden äänen.

16.10 Sirkka-Liisa Anttila kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hallituksen tavoitteena on katsoa pitkälle tulevaisuuteen, ja yksi osa sitä on juuri tämä VR:n kehittäminen. Sillä vastataan julkisen talouden kestävyysongelmiin mutta samalla huolehditaan siitä, että ilmastonmuutoksen tarpeet otetaan huomioon. Jos me emme nyt avaa raideliikennettä kilpailulle, on aivan selvää, että raideliikenteen kehitys pysähtyy, samoin ratojen kehittäminen pysähtyy, koska tämä on ainoa tapa turvata se, että jatkossa tämä palvelee sekä matkustajia että myöskin VR:n kehittämistä.

Se, että tehdään kolme erityisyhtiötä, ei ole mitään kummallista. Niin kuin täällä on todettu, meillä on tämäntyyppisiä, kuten Finavia, ja on muitakin. Tämä on tapa, jolla me huolehdimme siitä, että viimeisimmän liikennemuodon, joka avataan kilpailulle, tulevaisuus tätä kautta turvataan, ja siitä annan hallitukselle kiitokset.

16.11 Satu Taavitsainen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tätä kilpailun avaamista varten tehtiin neljä selvitystä, mutta selvityksistä vain yksi päättyi positiiviseen kokonaistaloudelliseen arvioon. Kysynkin, miksi te olette ottaneet juuri tämän yhden niin vahvasti huomioon. Se oli mielestäni laadullisesti kaikista heikoin ja sivuutti useita hyvin oleellisia seikkoja.

Se, joka näistä selvityksistä oli mielestäni kaikista laadukkain, sanoo näin: "Kilpailutus itsessään ei lisäisi rautatieliikenteen kysyntää. Kustannusten kasvun aiheuttama paine lip-pujen hintoihin pikemminkin vähentäisi kysyntää. Kysyntää lisäävät palvelutasotekijät: nopeus, täsmällisyys ja laatu, ja ne edellyttäisivät merkittäviä investointeja kalustoon ja raiteisiin." Miksi näitä ette laita toimeen?

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

16.12 **Jyrki Kasvi vihr** (vastauspuheenvuoro): Puhemies! Tämä keskustelu näyttäisi keskittyvän kiistaan siitä, ovatko Suomen rautatiet täynnä vai tyhjillään. Mutta jos vapaata kapasiteettia olisi tosiaan eri puolilla Suomea, eivät junat myöhästelisi jatkuvasti. Kun rata on täynnä, jokainen häiriö kertautuu, koska sitä on hyvin vaikea kiertää. Toki kyse on ruuhkaradoista ruuhka-aikaan, mutta juuri silloin ne matkustajatkin siellä junissa ovat jumissa.

Investointien tarve — ihan siitä riippumatta, kilpailutetaanko vai ei tai miten kilpailutetaan — on ihan tosiasia ja käy hyvin ilmi näistä paljon puhutuista asiantuntijaselvityksistä, joista kolme hallitus kuitenkin sivuuttaa. Ne kolme eivät kuitenkaan olleet mitään halpoja selvityksiä, siis puhutaan satojentuhansien eurojen hintalapusta. Onko tällainen hyvää valtion vähien tutkimusvarojen, selvitysvarojen, käyttöä?

16.13 **Esko Kiviranta kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Uudistus antaa maakunnille ja kaupungeille tilaisuuden järjestää alueellista junaliikennettä, joka mahdollistaa työssäkäynnin kauempaakin. Varsinais-Suomen esimerkki on viime aikoina osoittanut, että työvoimaliikkuvuus muodostaa potentiaalisen pullonkaulan talouskasvulle. Jotta rakennemuutokset saadaan tulevaisuudessa täysimääräisinä hyödynnetyksi, liikkumisen helpottamiseen pitää edelleen panostaa. Raideliikenteen avaaminen kilpailulle antaa aivan uudenlaisen mahdollisuuden tähän. Totta kai kaikki peräänkuulutamme lisää raideinvestointeja, ja hallitushan on siinä jo toiminut varsin esimerkillisesti. Esimerkiksi Varsinais-Suomessa on tärkeä Uudenkaupungin radan sähköistäminen saanut rahoituksen. Varsinais-suomalaisittain kaivataan esimerkiksi Turku—Salorataosuuden kaksisuuntaiseksi muuttamista.

16.14 **Pia Viitanen sd** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa rouva puhemies! Itsekin kuljen hyvin hyvin paljon junalla, ja kyllä minulle ainakin, niin kuin monelle kanssamatkustajalle on toden totta tuttu se, mitä edustaja Lindtman täällä äsken juuri peräänkuulutti. Liian usein kuuluu se kuulutus siitä, että ruuhkaa on ja myöhässä ollaan. Minun mielestäni, puhemies, täytyy kyllä sanoa, että on siinä suhteessa hyvin hämmäntävää, että hallitus kuvittelee, että pystyttäisiin parantamaan olennaisesti palveluita jakamalla näennäisesti olemassa olevia markkinoita yksityisten toimijoiden kesken ilman että samaan aikaan korjausvelkaa kurotaan umpeen tai uusia raideyhteyksiä rakennetaan. Päinvastoin tästä on mielestäni käynyt hyvin ilmi, että tässä on nyt sitten lopputuloksena se, että yksityiset mukaan ja valtion omaisuuden arvo laskee. Niin tässä nyt tuntuu valitettavasti käyvän.

Täällä on puhuttu näistä tarvittavista uusista raideyhteyksistä, ja itse olen kovin huolissani esimerkiksi siitä, kuinka nopeasti pystymme saamaan esimerkiksi Tampereelta Riihimäen suuntaan tämän kolmosraiteen [Puhemies koputtaa] tai Seinäjoelle päin kakkosraiteen, ja nämä ovat niitä olennaisia kysymyksiä, mitä myös kansalaiset haluavat... [Puhemies keskeyttää puheenvuoron puheajan ylityttyä]

16.15 **Timo V. Korhonen kesk** (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Isossa kuvassa kilpailutuksen tavoitteitten saavuttaminen edellyttää ainakin kolmea tällaista isoa asiaa: Ensinnäkin meillä pitää olla toimintavarma ja riittävän kapasiteetin antava rataverkko. Toiseksi markkinaehtoisten palveluitten lisäksi yhteiskunnan on päätettävä, missä ja minkälaisia palveluita tulee tarjota, ja nimenomaan tämän takia nyt sitten tämä kilpailutus toteutetaan käyttöoikeussopimuksilla. Kolmanneksi palveluitten tuottamisen osalta rautateitten järjestelmätoiminnot on organisoitava niin, että palvelut tuotetaan asiakaslähtöisesti, te-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

hokkaasti ja turvallisesti. Kun nyt avoimesti katsoo tätä mallia ja kokonaisuutta, millä tavalla hallitus tämän kilpailutuksen osalta aikoo edetä, niin kyllä siellä tunnistetaan selkeästi nämä kolme isoa linjaa, joitten mukaan nyt sitten pitää mennä eteenpäin.

16.16 Eero Lehti kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kapasiteetti radoilla ja raiteilla ei ole vakio. Jos katsotte, kuinka lentokoneliikenne on kehittänyt yksittäisiä lentokoneita, kuinka paljon yhteen lentokoneeseen nykyään mahtuu verrattuna siihen, että alussa Suomessa lennettiin DC-3:lla, johonka muistini mukaan meni 18 matkustajaa — niin uusimpiin Finnairin koneisiin menee yli 300. Paikallisliikenteessä voidaan vaunujen rakennetta muuttaa siten, että on kaksi kerrosta. Junan runkoa voidaan pidentää. Kysymys on siitä, kuinka paljon on kysyntää. Maaseudulla sitä kysyntää on paljon rajallisemmin kuin täällä.

VR on ollut koko ajan kilpailun tiimellyksessä vastoin linja-autoliikennettä, vastoin lentoliikennettä, ja todennäköisesti suurin ongelma Suomen liikenneverkossa on se, että raideliikenne ei voi olla kilpailukykyinen suhteessa lentoliikenteeseen ennen kuin junarataverkosto saadaan kilpailukykyiseksi siten, että pääradasta on suora yhteys Vantaan lentoterminalille, jolloin kokonaismatka-aika [Puhemies koputtaa] VR:n palvelulla supistuu olennaisesti.

16.18 Peter Östman kd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän uudistuksen tavoitteena on parantaa rautatieliikenteen palvelutasoa ja asiakaslähtöisyyttä sekä edistää lippujen hintatasoa. Hyvät ja kannatettavat tavoitteet. Terve kilpailu on aina hyväksi, mutta pääsemiseksi tähän ihanteelliseen tilanteeseen tarvitaan vähintään kaksi asiaa:

Ensinnäkin, että kilpailu on reilusti järjestetty ja että tarjontaa on riittävästi. Suurin haaste on, miten lisätään tarjontaa vilkkailla alueilla, miten nämä pullonkaulat ratkaistaan. Se ei riitä, että kalustoa löytyy, jos ei ole vapaata raidekapasiteettia.

Toinen haaste on löytää operaattorit syrjäseuduille, niin kuin tässä on tullut ilmi useissa puheenvuoroissa.

Näihin kysymyksiin kun löydetään oikeat ja uskottavat ratkaisut, hanketta voisi viedä eteenpäin. Kysymys ei siis ole hankkeen aikataulusta, vaan strategian vakuuttavuudesta ja oikeista valinnoista.

16.19 Mikko Savola kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Edustaja Wallin ja oppositio, käsi sydämelle, toimiiko meillä tällä hetkellä raideliikenne niin kuin sen pitäisi toimia? Suomen poikittaisliikenneyhteydet — toimivatko ne? [Välihuutoja] Itse tulen radanvarsikunnasta, kaksi junaparia päivässä. Ei toivoakaan, että kävisi yhden päivän aikana Helsingissä. Vähintään kaksi päivää pitää varata siihen, että Helsingin-matkan pystyy tekemään.

Kyllä nyt tarvitaan muutosta raideliikenteeseen, ja tämä esitys, minkä hallitus on tehnyt, tuo sitä muutosta. Se antaa meille mahdollisuuksia, se antaa uusille toimijoille mahdollisuuden tulla, kehittää meillä myös poikittaisliikennettä, kehittää myös näitä hiljaisempia rataosuuksia.

Te, oppositio, puhutte ainoastaan maakuntakeskusten välisestä liikenteestä, pääradan välisestä liikenteestä ja raideparien lisäämisestä. Me kannamme huolta koko Suomesta, kaikista raiteista, mitä meillä liikkuu, ja niin, että pääsemme liikkumaan myös poikittain

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

tässä maassa, antamaan mahdollisuuksia pendelöintiin opiskelijoille ja niin edelleen. Kyllä me tarvitsemme kehittämistä emmekä jarruttamista suomalaisen raideliikenteeseen.

16.20 Riitta Myller sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kyllä on aikamoista optimismia ajatella, että kilpailuttaminen sinällään tuo liikennettä tänne hiljaisille rata-osuuksille. Nyt poikittaisliikenne kukoistaa, Joensuu—Nurmes-radalle tulee kova kilpailu siitä, kuka sinne pääsee operoimaan. Jos näin on, niin sitten kaikki on hyvin.

Mutta nämä teidän taustaselvityksenne osoittavat sen, että hinnat yleisesti suurten kaupunkien välillä laskisivat 6 prosenttia, muualla ne nousisivat. Raideliikenteen kilpailutuksen hyödyt ja matkustajamäärän kasvattaminen vaatisivat miljardi-investointeja 2020-luvulla. Tästä on nyt kysymys. Mistä me ne miljardit saamme, jotta me voimme luoda sellaiset olosuhteet Suomeen, [Puhemies koputtaa] että täällä aito kilpailu mahdollistuu?

16.21 Kari Uotila vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Ministeri vastauksessaan totesi ja vertasi, että lentoliikenteessä on saatu lisää kilpailua ja parempaa palvelua, bussiliikenteessä on kilpailulla saatu lisää palvelua. Niinhän se on. Kyllähän Turku—Helsinki-moottoritielelle mahtuu busseja vaikka sadan metrin välein, jos matkustajia riittää, ja ilmatilaan mahtuu lentokoneita Helsingin ja Oulun väliin vaikka varttitunnin välein, jos kysyntää ja matkustajia on.

Mutta raideliikenne on ihan eri juttu. Jotkut operaattorit olisivat ehkä kiinnostuneita näistä niin sanotuista kermankuorintaosuuksista, niistä vilkkaista osuuksista, mutta ne ovat jo nyt tukossa, niin kuin täällä on moneen kertaan todettu, ei ole kapasiteettia. Ja kuka ihan oikeasti uskoo, että jotkut ulkomaalaiset operaattorit tulisivat tänne Itä- ja Pohjois-Suomeen ajamaan niitä tähän asti raskaasti tappiollisia vuoroja, että siellä kiskobussit suhahattelisivat sitten puolen tunnin välein — ei tästä maailmastakaan tällaiset kuvitelmat, muuta kuin valtavilla veronmaksajien tukimiljardeilla.

16.22 Kaj Turunen si (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on käyty mielenkiintoista ja värikästäkin keskustelua. Vähän tulee semmoinen fiilis, että ei kannata, ei onnistu kuitenkaan.

Minun mielestäni tämä opposition esittämä kysymys pääministerille oli oikein hyvä, että onko tämä kilpailun avaaminen hallitukselle ideologinen asia. Pääministerin vastaus oli täydellinen, muun muassa liikenteen päästöjen vähentämisen osalta, ja sanoisin, että tässä ollaan tekemässä enemmänkin ilmastotekoa.

Täällä edustaja Mäkelä haukkui hallituksen useita muitakin uudistuksia ja kysyi, miten eduskunta voi näitä hyväksyä ja että onko eduskunta kumileimasin, ja kun mainitsi erikseen vielä tämän taksiuudistuksen, niin muistini mukaan myöskin edustaja Mäkelä oli taksiuudistusta ja näitä muitakin uudistuksia itse hyväksymässä ja äänestämässä eduskunnassa sen puolesta.

Monopolia kun puretaan ja kilpailua avataan, niin se aina tuo etuja asiakkaalle ja toiminnan tehokkuutta. Mutta sitten näistä paketeista kysyisin ministereiltä: [Puhemies koputtaa] kun tämä kuitenkin aloitetaan Etelä-Suomesta, niin paketoitaisiinko näitä hiljaisempia raitteita mukaan tähän pakettiin?

16.23 Krista Mikkonen vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä nostettiin esille se, miten kilpailutus on muissa maissa ollut ihan onnistunut, mutta pitää muistaa, että

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

kun Ruotsissa kilpailu avattiin, niin samanaikaisesti satsattiin merkittävästi raideliikenteeseen, ja juuri se pitäisi tehdä täälläkin, jotta niillä raiteilla pääsee kulkemaan. Ruotsin kokemusten perusteella junamatkat ovat lisääntyneet ruuhkaisilla alueilla, mikä on erinomainen asia, mutta valitettavasti samanaikaisesti palvelu on heikentynyt harvemmin asutuilla alueilla, ja se on se meidän huolestamme. Se on tässä mallissa se ongelma, miten me varmistamme, että junat kulkevat myös harvemmin asutuilla alueilla, eikä se tarkoita vain niitä ihan pieniä kyliä, vaan esimerkiksi Joensuusta ei pohjoiseen enää oikein pääse. Joka vuosi joudutaan taistelemaan niistä määrärahoista.

Näistä virheistä, mitä Ruotsissa tehtiin, pitäisi ottaa oppia. Ministeri kertoi, että näitä paketoita, mutta kun kysyin sitä äsken, niin en saanut vastausta. Kun Etelä-Suomesta aloitetaan, [Puhemies koputtaa] niin ei silloin sinne voi paketoita vaikka Nurmes—Joensuu-väliä.

16.24 Markku Rossi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Ensinnäkin pääministeri Sipilä ja hallitus ansaitsee tunnustuksen siitä, että tällä vaalikaudella panostetaan väyläverkoston rakentamiseen — pääministeri oli vähän vaatimaton äsken — voin sanoa, ennätysmääräisesti, ja tämä tarkoittaa kyllä meillä teiden, rautateiden, väylien korjaamista ja parantamista. Siitä tullaankin tietysti siihen yhteiseen huoleen, kuinka jatkamme tästä eteenpäin. Kuinka pystymme rakentamaan rautateitä, jotka on aikoinaan J.V. Snellmanin aikaan suunniteltu, niin, että saadaan uutta verkostoaikin tarvittaessa ja pystytään sitä kautta myös luomaan kilpailua?

Aiemmin luulin kylläkin, että ratojen huono kunto on raideliikenteen kehittämisen este, mutta näyttää kyllä oppositio ottavan tuon paikan. Me tarvitsemme myös kilpailua. Se on ilman muuta selvää, koska kilpailu näyttää parantavan sitä — esimerkiksi oululaiset lentävät huomattavasti edullisemmin kuin kuopiolaiset Helsinkiin. Oulusta lentää useampi yhtiö, ja tämäkin siihen vaikuttaa.

Kaiken kaikkiaan uudistusta tarvitaan.

16.26 Jukka Kopra kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Rinne vähän aikaa sitten haikaili valtion osinkotuoton perään, jota tulisi saada jatkossakin hänen mielestään VR:n henkilöliikenteen tuottona, ja tätä kysymystä meidän on ehkä syytä pohdita vähän tarkemmin. Kun mietitään, mistä se henkilöliikenteen tuoma liikevoitto syntyy, jotta voi maksaa osinkoa, niin sehän tulee sieltä matkustajan kukkarosta, tavallisen työssä käyvän ihmisen kukkarosta, pienten yrittäjien kukkarosta, yritysten kukkarosta ja niin edelleen. Kyllä tässä uudistuksessa on hyvä, että saadaan kilpailua, jotta saadaan osingonjakopolitiikkakin paremmin kuriin ja kanavoitua näitä etuja matkustajille. Hehän tässä ovat kaikkein tärkeimmässä roolissa. Mutta olemmeko siis oikeasti siinä tilanteessa, että SDP:tä kiinnostaa enemmän osinkotuotto kuin matkustajien hyvinvointi ja edulliset matkat Suomen kansalaisille? [Välihuutoja]

16.27 Stefan Wallin r (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hetki sitten edustaja Savola puhutteli edustaja Wallinia. En tiedä, kumpaa Wallinia hän tarkoitti. Taitaa käydä niin, että tulee ikään kuin kaksi Wallinia yhden hinnalla. [Ben Zyskiewicz: Sitä se kilpailu teettää!] — Kyllä, nimenomaan.

Edustaja Kaikkonen tässä aikaisemmin analysoi opposition puheenvuoroja sillä tavalla, että ensin haukutaan kilpailua, kilpailuttamista, minkä jälkeen todetaan, ettei se kilpailu

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

niin hassu asia olekaan. Haluan vain ruotsalaisen eduskuntaryhmän osalta vielä täsmentää ja alleviivata, että meidän lähestymiskulmamme on tasan päinvastainen. Kilpailu on lähtökohtaisesti hyvä asia kaikkien näkökulmasta, kunhan se tehdään oikealla tavalla. Jos se tehdään väärällä tavalla, kun avataan kilpailua, niin se voi toimia itseään vastaan. Tässä asiassa pitää nyt olla erittäin tarkkana ja lähestyä itse päämäärää hyvinkin määrätietoisin mutta varovaisin askelin, ettei asia vain tee kuperkeikkaa. Ja tämä koskee nyt varsinkin, taas kerran, kysymystä raideliikenteen kapasiteetin lisäämisestä.

16.28 Antti Lindtman sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tuosta Kopran puheenvuorosta jäi semmoinen käsitys, että kansainväliset firmat ovat tulossa Suomeen tekemään hyväntekeväisyyttä. [Eduskunnasta: Hyvää hyvyttään vaan!] — Hyvää hyvyttään, eikä siellä yksityisellä puolella ollenkaan osinkoja makseta.

Mutta se on aivan oikea näkökulma, että junan käyttäjille, tavallisille asiakkaille, tavallisille ihmisille meidän pitää rakentaa niin hyvä järjestelmä kuin mahdollista. Ja yksi tärkeä asia on siinä, että tämä järjestelmä hoidetaan tehokkaasti. Tällä hetkellä tilanne on se, että veturit vetävät päivisin matkustajajunia ja öisin tavaraliikennettä, ja nyt se ongelma on se, että tämän hallituksen esittämän mallin jälkeen osa vetureista seisoo päivällä ja osa vetureista seisoo yöllä, ja tästä tulee näitä haittoja, kustannuksia, jotka joku maksaa, ja edustaja Kopra, asiakas maksaa. Juuri niin kuin edustaja Wallin täällä sanoi: hallitukselle tämä kilpailun ajaminen tässä ja nyt tällä mallilla kuin härkää pyssyyn on niin tärkeä asia, että se ollaan valmis [Puhemies koputtaa] tekemään, vaikka tästä tulee 100 miljoonan euron lisäkustannukset.

16.29 Ari Torniainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Tässä keskustelussa minua ihmetyttää suuresti se, että oppositio lähtee siitä, että valtio kärsii tässä. Valtiollehan jäävät tässä kilpailutusmallissa radat, kalusto, kiinteistö, eliikkä perustetaan valtion kokonaan omistamat kalusto-, kunnossapito- ja kiinteistöyhtiöt. Eikö se ole hyvä asia? Ja sitten kun kuuntelee opposition puheenvuoroja, niin kaikki lähtee siitä, nimenomaan oppositio lähtee siitä, että edellytetään ulkolaisia toimijoita. Keskustalle kelpaa mielihyvin, että operaattorit olisivat kotimaisia operaattoreita, aivan kuten on tullut myöskin tavaraliikenteen kilpailutuksen kautta kotimaisia operaattoreita meidän radoille.

16.30 Leena Meri ps (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Olisin halunnut myös ministeri Berneriltä arviota siitä, kun VR:n henkilökunta on hyvin huolissaan, tietysti oikeutetustikin, siitä, ruvetaanko tässä käymään mahdollisesti sitä hintakilpailuetua heidän palkoillaan. Helpostihan se tulee mieleen, kun täällä nyt on käynyt ilmi, että lisää raiteita ei tule ja se kalusto siellä liikkuu. Mutta mistä sitten nipistetään, tapahtuuko se tosiaankin vähän niin kuin kiky-sopimuksen hengessä eliikkä taas palkoista ja kilpailukyyn sitä kautta parantamisesta? Joku kuukausi, puolitoista sitten muistaakseni OnniBussin toimitusjohtaja kertoi siitä, kuinka voidaan sitten kilpailla samalla lailla kuin linja-autojen kanssa ja voidaan vaikka kalustoa laittaa erivärisiksi. Minä jotenkin ajattelin, että ehkä kuitenkin palvelun riittävät vuorot ja se, että ne ovat aina ajoissa ja täsmällisiä, kohtuuhintaisia, on se kilpailuetu, eikä suinkaan se, minkäväriset vaunut ovat, se tuskin nyt kuitenkaan on [Puhemies koputtaa] oleellista tässä asiassa. Pyydän vastausta näihin, erityisesti tähän palkkaukseen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

16.31 Li Andersson vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on kysytty: jos oppositio on tyytyväinen nykytilanteeseen? Ei tietenkään. Tässä on useissa puheenvuoroissa tuotu esille ongelmia, kuten rataverkoston yksiraiteisuus, kuten sen huono kunto, lippu-uudistus, miten huonosti se toteutettiin, ja myöskin se, miten nämä säästöpainetta lakkautetut vuorot ovat vaikuttaneet tavallisten ihmisten liikkumiseen.

Ratkaiseeko kilpailutus näitä ongelmia? Ei ratkaise. Kilpailutus ei automaattisesti muuta kannattamattomia vuoroja kannattaviksi — ei, vaan siitä joutuu edelleen julkinen valta maksamaan jatkossa, jos haluamme sinne liikennettä. Tuoko kilpailu automaattisesti lisäkapasiteettia? Nostaako se automaattisesti käyttöastetta? Ei ilman julkisen vallan rahoittamia lisäinvestointeja. Kyllä minä ihmettelen tätä hallituspuolueiden sokeaa uskoa tähän kilpailutukseen. Te väitätte, että lippujen hinnat laskevat, palvelut paranevat, kustannukset alenevat, ilmastotavoitteet toteutuvat, ja sitten vielä uskalletaan vihjailla siihen suuntaan, [Puhemies koputtaa] että nämä yksityiset firmat ihan hyvää hyvyttään tulevat tänne liikennöimään eivätkä edes mitään osinkoja omistajille maksa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Vielä vastauspuheenvuoro, edustaja Harry Wallin, ja sen jälkeen ministerin vastauspuheenvuoro.

16.32 Harry Wallin sd (vastauspuheenvuoro): Edustaja Savola, käsi sydämelle, teidän hallitus oli vajaa kaksi vuotta sitten lakkauttamassa muun muassa Seinäjoki—Haapamäki—Jyväskylä-liikenteen kokonaan ministeri Bernerin esityksestä. Onneksi oppositio teki välikysymyksen, jonka jälkeen palautettiin velvoiteliikenteeksi näitä vähäliikenteisiä ratoja.

Niin kuin sanoin, ymmärrän, miksi keskustapuolue on tämän takana. Tämä sana "maakunta", "maakuntauudistus" on se, minkä takia te olette nyt tässä mukana. Maakunnat järjestävät junaliikenteen. Millä rahalla?

Pääministeri, kysyn: Miten? Tuleeko siis maakunnille lisäraha jonkun liikenteen järjestämisen osalta, kun te olette puhunut, että sosiaali- ja terveydenhuollon uudistukseen tulee rahoitus valtion tasolta?

Mutta miten on kunnilla mahdollisuus ruveta maksamaan? Hei, me kaikki olemme tekemässä nyt oman kuntamme ensi vuoden talousarviota. Minä sanon, että ei ainakaan Seinäjoen kaupungilla ole varaa ruveta maksamaan jotain miljoonaa tai kahta miljoonaa euroa jonkun junaliikenteen järjestämisestä. Kyllä se kuuluu yhteiskunnalle. Joukkoliikennettä pitää olla joka paikassa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

16.33 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Edustaja Aalto kysyi siitä, miten lippujärjestelmän yhteensopivuutta voidaan jatkossa turvata, kun on monitoimijaympäristö ja useita palveluntuottajia. Tähän vastaus on laki liikenteen palveluista eli liikennekaari, joka astuu voimaan, etenkin avoimien tietojen osalta, 1.1. Se tulee edellyttämään sitä, että lippujärjestelmät ovat yhteensopivia koko maassa, eivät ainoastaan junaoperaattoreiden välillä vaan myös linja-auton, junan, taksin ja muiden palveluntuottajien välillä.

Kysymys siitä, onko niin, että ensin olisi pitänyt investoida rataverkkoon ja sitten harkita kilpailun avaamista: Tämä on ihan relevantti kysymys, mutta meillä on tällä hetkellä ra-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

takapasiteettia hyödyntämättä, meillä on junavuoroja vähennetty useamman vuoden aikana, meillä on hyvin harvoja pullonkauloja, nekin ovat vain tiettyinä vuorokaudenaikoina. Me tarvitsemme myöskin perusteluja tuleville investoinneille, ja sen takia on myös äärimmäisen tärkeää, että me saamme aidosti sitä junaliikenteen matkustajamäärää ylös ja että me saamme aidosti perusteluita sille, että tähän verkkoon on syytä investoida, ja sen vuoksi on hyvä huolehtia, että me teemme näitä asioita rinnakkain.

Niin kuin täällä on ollut esillä, tämä on yhdeksän vuoden prosessi, joka alkaa nyt yhdestä Etelä-Suomen taajamaliikenteen yhteysvälistä, joka siis on Kotka—Kouvola—Tampere. Tämä yhteysväli on kokonaan osto- ja velvoiteliikennettä tänä päivänä. Eli nyt kilpailutetaan valtion käyttämiä, ihmisten maksamia verorahoja. Näitä verorahoja kilpailuttamalla ja niihin liittyvää palvelua paremmin ostamalla me toivottavasti saamme sille rahalle enemmän vastinetta, enemmän liikennettä, kun sitä palvelun tarjoamista arvioi useampi operaattori. Toivottavasti sitä kautta meille syntyy enemmän euroja käytettäväksi ostoliikenteeseen koko maassa, ja toivottavasti sitä kautta saadaan myös sitten liikennettä esimerkiksi sellaisille alueille, kuten edustaja Myllerin esille nostama Joensuu—Nurmes. Sitä kautta saadaan sinne lisää liikennettä, ei sitä kautta, että sinne joku operaattori tulisi hyvää hyvyttään ajamaan, vaan sitä kautta, että meillä on lisää euroja, joita me voimme käyttää. Koska kilpailuttaminen tehostaa sitä ostoliikenteen rahankäyttöä, sitä kautta saadaan lisää vuoroja.

Mitä muuta sillä voidaan tehdä? Sillä hyödynnetään myöskin sitä, että kun kilpailutetaan osto- ja velvoiteliikennettä, niin siinä yhteydessä myöskin kilpailutetaan palvelutasoa. Se on ihan selvä, että näihin käyttöoikeussopimuksiin liittyy palvelutasovaatimus. Siihen liittyy se, että me saamme myöskin kannustimien kautta ohjattua sitä liikennettä. Sitä kautta sitten voidaan kehittää järjestelmää ihan toisella tavalla kuin tällä hetkellä, kun meillä on vastinparina yksi valtion omistama monopoliyhtiö, joka kertoo, paljonko se tällä rahalla ajaa liikennettä, eikä meillä ole mitään tietoa, onko se liikennemäärä oikea vai väärä — se on tämä liikenne, that's it, ottakaa tai jättäkää. Jatkossa me voimme kysyä useammalta. Huomisesta call of interest -tilaisuudesta me tiedämme, että mielenkiintoa Suomen liikenteelle on, ja juuri siksi, että me yhdistämme yhteistyömme HSL:n ja valtion välillä, sitä kautta me saamme lisää liikennettä.

Jos katsotaan nyt sitten, edustaja Mikkonen, kun totesitte Ruotsin esityksestä, että sieltä olisi lähialueliikenne vähentynyt, niin päinvastoin: lähijunaliikenne alueilla on kolminkertaistunut siitä, kun junaliikenne on avattu kilpailulle. Eli siinä ei ole kysymys tämän-tyyppisestä ratkaisusta.

Edustaja Lindtman, te puhuitte siitä, että synergiaetuja menetetään. Tällä hetkellä matkustajaliikenteen nopeita vetureita käytetään lähes pelkästään matkustajaliikenteeseen. Niitä ei käytetä ristiin tavaraliikenteen kanssa. Vanhempia vetureita kyllä, mutta näiden osalta synergiamäärät ovat kuitenkin suhteellisen alhaisia. Siinäkin me olemme huomanneet, että se ei ole se ratkaisu, vaan ratkaisu on siinä, että me pystymme huolehtimaan paremmasta kaluston käytöstä, kierrosta ja optimoinnista. Tämä on yksi näkökulma.

Edustaja Rinne, te perustelette VR:n arvonmenetystä Springin tekemällä selvityksellä, joka on ainoa, joka nostaa sitä esille. Siinä arvot perustuvat VR:n antamiin tietoihin. Me emme myöskään näe siinä selvityksessä minkäänlaista arvonlaskentaa näille [Puhemies koputtaa] uusille yhtiöille, jotka kuitenkin vuokraavat ja huolehtivat markkinaehtoisesta omasta toiminnastaan ja kasvattavat myöskin omistaja-arvoa tulevaisuudessa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Pääministeri Sipilä, 3 minuuttia.

16.39 Pääministeri Juha Sipilä: Arvoisa puhemies! Minusta tässä on aika suuri yksimielisyys siitä, että muutos tarvitaan.

Raideliikenteen osuutta tarvitaan lisää: sitä kautta päästään vähentämään liikenteen päästöjä, päästään parantamaan työvoiman liikkuvuutta, päästään parantamaan alueiden saavutettavuutta.

Mitä tulee tähän kapasiteettikysymykseen, niin — niin kuin ministeri tuossa kertoi — VR on jo operoinut 10 prosenttia suuremmalla kapasiteetilla. Ja niin kuin ministeri esityksessään myöskin kertoi, verrattuna vuodesta 2008 vuoteen 2016 tällä hetkellä tehdään 2 miljoonaa kaukoliikenteen matkaa vähemmän. Eli kyllä meillä kapasiteetissa tehostamisen tarvetta riittää ja varmasti uusiakin investointeja tarvitaan.

No, mitä tämä muutos on rautatieläisammattilaisen näkökulmasta? Ei tietenkään kilpailukykyä rakenneta palkkoja polkemalla, vaan tässä tavoitellaan raideliikenteen osuuden kasvamista, ja sitä kautta myöskin ammattilaisille tulee uusia työtilaisuuksia. Me olemme täällä luultavasti yksimielisiä siitä, että raideliikennettä tarvitaan lisää. Kilpailu on se keino, millä me saamme sitä lisättyä. Kalustoyhtiö tarvitaan siihen, että kilpailua saadaan lisää. Kapasiteettia meillä on, sitä on tehostettavissa. Kapasiteetin käyttöä on mahdollista tehostaa, mutta me tarvitsemme myöskin investointeja jatkossa — toivottavasti tarvitaan investointeja jatkossa, kun rautatieosuus tulee kasvamaan.

Mitä tulee sitten tähän VR:n arvoon, niin VR:n liikevaihto on pyörinyt siellä 1,2 miljardin paikkeilla. Vuonna 2015 nettotulos oli 21 miljoonaa ja 2016 nettotulos oli 50 miljoonaa. Nyt jos tätä samaa liikevaihtoa on tekemässä neljä yhtiötä, niin pidän kyllä ammattilaisten vähättelynä sitä, etteivätkö nämä neljä yhtiötä yhteensä pystyisi vastaamaan tuohon tuloksenteleminen. Ilman muuta pystyvät, sanoi kuka... [Eduskunnasta: Onko Heilövaara väärässä?] — On.

Aika mielenkiintoista on nähdä erityisesti se, miten vihreä eduskuntaryhmä tulee huomenna äänestämään, nyt kun olette saaneet asialliset vastaukset näihin kysymyksiin. Minä uskon, että meillä on yhteinen tahtotila asiassa. Me teemme tämän vaiheittain 9 vuoden aikana. Tähän prosessiin voidaan vaikuttaa. Matkan varrella me opimme tehdystä vaiheesta aina seuraavaan. Ja toinen mielenkiinnon kohde on kyllä tuo RKP tuolla [Välihuuto] — kuten aina — että miten sitten huomenna äänestyksessä käyttäytyään.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Otamme vielä yhden debattikierroksen, ja lähinnä priorisoin niitä puhujia, jotka eivät täällä vielä ole päässeet ääneen, mutta debattikierroksen aloittaa kuitenkin edustaja Aalto.

16.42 Touko Aalto vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Mitä tulee tähän kysymykseen laadusta, täsmällisyydestä, kustannustehokkuudesta, niin EU-vertailussa VR on koko Euroopan kärkeä, ja se on myös hyvä todeta ääneen. On syytä myös kysyä, miten käy niiden tehokkuushyötyjen, jos tavara- ja henkilöliikenteessä ei käytetä tehokkaasti samoja vetureita ja veturinkuljettajia, kuten muun muassa edustaja Lindtman toi jo aikaisemmin ihan hyvin esiin. Ja miten käy tehokkuushyötyjen, jos liikenteen valtakunnallinen suunnittelu pirstaloituu? Tähänkin on hyvä saada lisää vastauksia.

Minun mielestäni lähtökohtaisesti tässä uudistuksessa on paljon hyvää, ja monia niitä keskeisiä asioita myös vihreät kannattaa, mutta on myös paljon avoimia kysymyksiä, mo-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

nia monia avoimia kysymyksiä. Avointa mandaattia ei tietenkään voi antaa. Siellä, missä VR ei tällä hetkellä operoi mutta missä voisi lisätä liikennettä, siellä kilpailuttamista voidaan hyödyntää vähän enemmän. HSL:n lähiliikenteen kilpailutus on ihan ok asia, ja sen kokemuksia voitaisiin hyödyntää pohjana, jos jatkossa tehdään enemmän kilpailutuksia.

16.43 Antti Rinne sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Hyvä pääministeri, aika kovaa kieltä omistajaohjauksen korkeimmasta virkamiehestä Heliövaarasta äsken käytitte, mutta ihan tähän asiaan.

Neljä yhtiötä, valtion omistamaa yhtiötä, tekee samanlaista tulosta kuin tähänkin asti. Se varmaan pitää paikkansa. Mutta tässähän on tavoitteena se, että sitä kilpailutettua liikennettä tulisivat jakamaan muut yhtiöt, ja se tulee tarkoittamaan sitä, että liikevaihto tulee pienenemään, se tulee tarkoittamaan sitä, että omistuksen arvo heikkenee. Näin on todennut BCG, näin on todennut Spring Advisor, molemmat. Ja tämä tarkoittaa siis sitä, että valtion omistuksen arvo tulee alenemaan. Se tarkoittaa sitä, että sen kyky jakaa osinkoa tulee pienenemään. Minustakin olisi järkeä, edustaja Kopra, käyttää näitä rahoja VR:n kehittämiseen, siihen, että asiakkaat saisivat palveluita, junalippuja saisi ostettua ja junat pysähtyisivät silloin, kun asiakas tarvitsee. Mutta tässä tilanteessa kyllä on järkyttävää, miten heikosti on perehdytty näihin selvityksiin hallituksen puolelta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Otetaan tähän pääministeri, 1 minuutti paikalta.

16.44 Pääministeri Juha Sipilä (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämän ajattelutavan heikkous on se, että aina ajatellaan niin, että tämä on nollasummapeliä eli jaamme vain uudelleen sitä pottia, joka ei muutu mihinkään. Tässä koko ajan meidän tavoitteenamme on se, että rautatieliikenteen osuus koko liikenteestä tulisi sieltä 5 prosentista nyt viimeinkin kasvamaan lähelle sitä, mitä se on esimerkiksi Ruotsissa, 9 prosenttia. Ja silloin, kun potti on suurempi, niin silloin siellä riittää myöskin VR:lle edelleenkin se VR:n osuus.

Ja minä uskon siihen, että VR:n ammattilaiset pystyvät puolustamaan sitä omaa osuuttaan tästä koko potista todella tuloksekkaasti. Minä en vähääkään epäile sitä, etteikö VR tule tässä kilpailussa pärjäämään ja hoitamaan sen oman osuutensa. Tiedän, että siellä on ammattilaisia sekä johdossa että suorittavassa portaassa, ja sen vuoksi minulla ei ole mitään, [Puhemies koputtaa] pienintäkään epäilystä siitä, etteikö VR pärjää tässä myöskin.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: No niin, nyt laajennamme debattia, edustaja Kalli.

16.46 Timo Kalli kesk (vastauspuheenvuoro): Kiitos, arvoisa puhemies! Itse asettamamme ilmastopoliittiset tavoitteet ja kansantalouden kokonaisuus edellyttävät, että myös raitteilla tapahtuva henkilö- ja tavaraliikenne kehittyy niin, että ennustettavuus ja myös kannattavuus paranee, ja se tietenkin edellyttää, että tarvitaan kilpailua ja tarvitaan myöskin investointeja. Meillä on aikaa tehostaa ja kehittää tässä useamman vuoden. Nyt tarvitaan vain selvä linja, jolla tätä tuottavuutta voidaan parantaa, jolla tätä 5 prosentin kehystä voidaan nostaa sinne lähemmälle Ruotsin tasoa. Ja se edellyttää, että tarvitaan kilpailua, tarvitaan resursseja.

16.46 Kalle Jokinen kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! On lähes lii-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

ja osingoista. Se on mukavaa kuultavaa. Toivottavasti se samanlainen huoli valtiontaloudesta jatkuu tässä budjettikäsittelyssä, kun mennään syksyä pidemmälle.

Tämä raideliikenteen kilpailuttaminen: Muualla se on avannut mahdollisuuksia. Se on lisännyt matkustusta raiteilla, se on parantanut palvelua ja laskenut hintoja. En ymmärrä, miksi se ei tekisi sitä meillä. On tärkeätä, että nämä matkaketjut saadaan sujuvammiksi eri liikennemuotojen välillä, ja tämä avaa myös mahdollisuuden siihen. Tälläkin hetkellä meillä on käyttämätöntä kapasiteettia. VR:n täyttöaste on 40 prosenttia tällä hetkellä, eli — sielläkin on vielä mahdollisuus lisätä.

Kun täällä viitattiin siihen, että täällä salissa on paljon kuntapäättäjiä, niin tehdään sitten kuntapäättäjinä myös oma osuutemme, kaavoitetaan niitä radanvarsia ja avataan niitä uusia seisakkeita, jotta saadaan lisää matkustajaosuutta raiteille — ja sitä kautta, vihreät, myös pidetään huolta siitä [Puhemies koputtaa] ilmastosta ja ympäristöstä.

16.48 Tarja Filatov sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! On helppo jatkaa tästä.

Riihimäellä ja Hämeenlinnassa on tehty kaavoituspolitiikkaa, jotta radan varressa voisi asua. Mutta mitä tässä on tapahtunut? On käynyt niin, että me elämme sillä ruuhkaisalla radalla jossa, jos halutaan VR:n sisällä — tai minkä tahansa yhtiön sisällä — parasta mahdollista tulosta, se tapahtuu sitä kautta, että otetaan niitä pidemmän matkan matkustajia, kun junat ovat täysiä ja kalustoa ei ole enempää, ja sitä kautta saadaan se tulos. Ja jos me emme lisää raidekapasiteettia, jos meillä ei ole lisää kalustoa, niin me emme pysty parantamaan raideliikenteen palvelua niillä alueilla, joilla meillä on eniten kysyntäpotentiaalia. Jos me ajattelemme, että se kaikki syntyy harvemmin asutuilta alueilta, sieltä missä väkeä on vähemmän, niin en jaksa uskoa, että edes se, mikä tuntuu täällä oikealla puolella salia tekevän autuaaksi — että maakunnat saavat päättää näistä asioista — tuo sinne yhtään enempää lisää ostomahdollisuuksia, koska kyse on siitä, että samoilla veroeuroilla sitä kannattamatonta liikennettä tuetaan täältä valtion kautta tai sitä tuetaan sieltä [Puhemies koputtaa] maakuntien kautta.

16.49 Markus Lohi kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Kun tätä keskustelua on kuunnellut, niin aika monessa puheenvuorossa on sanottu, että kilpailu on ok, kunhan sitä ei tehdä väärällä tavalla, mutta todella vähän on sanottu, mikä on sitten se oikea tapa kilpailun tekemiseen.

Toinen, mikä täällä on tullut vähän niin kuin vaihtoehtona oppositiolta, on se, että ei tämä hallituksen esitys vaan pitäisi mieluummin raidekapasiteettiin ja kalustoon investoida lisää — mutta ei huomata, että eiväthän nämä ole ristikkäisiä, vastakkaisia tavoitteita. Kuten ministeri täällä erinomaisesti totesi, niin nämä molemmat voidaan toteuttaa: Meillä on tarvetta myös raidekapasiteetin lisäämiseen, ja näitä molempia voidaan toteuttaa yhtäaikaaisesti pitkällä tähtäimellä. Ja kun katsotaan vaikkapa, mitä tapahtui viime vaalikaudella, niin meidän väylien korjausvelka kasvoi 500 miljoonaa, ja nyt sitä on lähdetty kuromaan kiinni miljardilla tänä vuonna — siitä noin 320 miljoonaa menee tähän raidepuolelle.

Kun tätä keskustelua on kuunnellut, niin varmaan useammalle oppositiostakin on tullut mieleen, että taisi olla vähän turha välikysymys ja että hallituksen linja on erinomainen. [Eduskunnasta: Ei ollut!]

16.50 Johanna Karimäki vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tämä hallituksen malli kilpailutukselle ei sovi harvaan asuttuun Suomeen, sen ovat monet asiantuntijat

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

todenneet. Tässä keskustelussa on noussut esille myös se, että pullonkaulana on todellakin yksiraiteisuus ja raiteiden heikko kunto. Mielestäni, ministeri, ette voi piiloutua tässä parlamentaarisen työryhmän taakse, teillä on vastuuta. Lakkautitte ostopalveluilla muun muassa Länsi-Uudenmaan lähijunaliikenteen, ja nyt on se tilanne, että koska rantarata on niin heikossa kunnossa, niin lähijunaliikenne ei enää mahdu sille radalle. Mitä vastaatte Länsi-Uudenmaan asukkaille?

Toisaalta puhutte kauniisti junamatkustajista, asiakkaista. Junaliikenne on kaikille tarkoitettua, ja nyt nostan esiin vammaiset junaliikenteen käyttäjät. Mitä te teette parantaaksenne esteettömyyttä? Ennen konduktöörit laittoivat liuskoja niin, että pyörätuolilla pääsi junaan. Junalipun ostosta on jo ollut tässä puhetta, eikä ravintolavaunuihin edes pääse pyörätuolilla. Miten parannatte junaliikenteen [Puhemies koputtaa] esteettömyyttä, ministeri?

16.51 Markku Pakkanen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Täällä on kovasti esitetty epäilyksiä kaluston riittävydestä ja kiertämisestä. Kyllä minun mielestäni tämä tuleva kalustoyhtiökin joutuu tekemään saman kuin nykyinen VR: se kierrättää junia yötä päivää, hakee niitä tehokkaita vaihtoehtoja. Siinähan se on se yksi kalustoyhtiön liikeidea, millä se tekee sen tuloksen ja pitää sitten tämän maksukykynsä lisää. Vaunuja voidaan lisätä, niin kuin minun mielestäni edustaja Lehti täällä hyvin kuvasi tilanteen, millä saadaan raiteille lisää kapasiteettia. Niin kuin on kerrottu, niitä on ollut siellä jo 10 prosenttia enemmän, eli totta kai meillä on kasvunvaraa tässä vielä.

Maakuntien tilanne on tässä sellainen, että ainakin meillä päin kyllä kiskoilla on tilaa, ja varmaan poikittaisliikenteessä ympäri Suomea pystytään lisäämään liikennettä. Että kyllä tämä vaihtoehto, mitä tässä nyt tarjotaan, luo mahdollisuuksia.

Erityisesti minua tässä asiassa lämmittää VR:n henkilöstön [Puhemies koputtaa] mukanaolo tässä valmistelussa, ja siihen uskon ainakin itse.

16.52 Suna Kymäläinen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Täällä on ollut tänään keskustelussa paljon esillä, että tämän uudistuksen myötä lippujen hinnat tulevat alenemaan. Ihan mielenkiinnosta asiakkaana googletin 6.10., paljonko Onnibussilla maksaa Imatralta Helsinkiin, maksoi 15 euroa ja junalla sama 19 euroa. Kysyisin ministeriltä, paljonko liput saisivat maksaa ja paljonko arvelette, että tällä uudistuksella alenee. Raiteilla on 1 miljardi korjausvelkaa. Kuka tahansa toimija tulee, se vaatii valtion kompensatiota. Alusta ja raiteet kuuluvat siis veronmaksajien tehtäväksi, miksi voitot menevät yrityksille? Eivätkö tasapuoliset velvoitteet investointeihin ja tasapuoliset oikeudet olisi Suomen malli?

On vähän liikuttavaa se, että täällä uskotaan, että kilpailutuksen avaus on vastaus kaikkeen, jopa poikittaisliikenteeseen, vaikka siellä ei ole raiteita tällä hetkellä. Eikö tässä ole ristiriitaa, että samalla huolto ja kunnossapito, joka on toiminut vapailla markkinoilla, kuten myös kiinteistösijoitus yhtiöitetään, [Puhemies koputtaa] joka ei enää toimi vapailla markkinoilla?

16.53 Hannu Hoskonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Kuten ministeri Berner omassa avauspuheenvuorossaan totesi, niin kattavan rautatieverkon ylläpito vaatii jatkossakin julkisia panostuksia, elikkä meillä jatko on turvattu, ja tämä hallitus on merkittävästi lisännyt määrärahoja sitä varten, että myös rataverkon kuntoa parannetaan. Tämän oppositio tietää vallan hyvin.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Katsookapa, hyvät opposition edustajat, mihin tämä Suomi on menossa. Suomen metsien käytön lisäys pelkää tuoda noin 15 miljoonaa mottia puuta metsistä teille tai radoille. Ei tietenkään kaikki tule junaradoille, mutta kyse on kuitenkin miljoonista tonneista lisää kuljetettavaa. Kun katsotaan sitten näitä kehitysnäkymiä, niin totta kai meillä, kun valtio omistaa kuitenkin nämä yhtiöt, se pitää huolen siitä, että yhteiskunnallinen etu toteutuu ja saadaan lisää panoksia sellaiseen kuljetusmuotoon, joka on ympäristölle ystävällinen ja joka antaa mahdollisuuden turvallisuuteen. Ennen kaikkea, kun teidemme kunto heikkenee — on sanottu, että teidemme kunto heikkenee nimenomaan raskaan liikenteen takia — niin tässä asiassa [Puhemies koputtaa] kannattaa opposition kannattaa hallituksen hyviä aloitteita ja perua tällainen turha kysymys pois.

16.55 Markku Eestilä kok (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Edustaja Rossi käytti täällä hyvän puheenvuoron siitä, mihinkä monopoli johtaa, ja otti vertailuna Helsinki—Oulun ja Helsinki—Kuopion. Täytyy sanoa, että Helsingistä Ouluun ja takaisin pääsee aivan eri lipunhinnoilla kuin Helsingistä Kuopioon ja takaisin. Meillä on maakuntaliitossa selvitys, mistä tämä johtuu, ja sitä kautta sitten Finnairin kanssa keskustellaan, että kuinka saadaan lippujen hintoja alaspäin.

Toinen juttu, mikä edistää yksityisautoilua — joka taitaa olla henkilöliikenteestä 80 prosenttia — on se, että monet junat ovat liian hitaita, ja kun VR vuonna 2016 laski lippujen hintoja ja nosti junien nopeutta, välittömästi alkoi kannattavuus parantua ja matkustajamäärä lisääntyä.

Mutta junien täyttöaste ei tällä hetkellä ole kuin 40 prosenttia, jotakin tälle täytyy tehdä. Täällä on monta kertaa ministereitten suulla erinomaisesti otettu esille, että meidän täytyy henkilöliikenteen osuus nostaa 5 prosentista lähelle 10:tä prosenttia, mikä on Ruotsissa. Ja se vaatii myös investointia rataverkkoon. Edustaja Wallin on erinomaisesti pitänyt esillä monta kertaa liikennejaostossa juuri näitä [Puhemies koputtaa] raideliikenteen ohjaus- ja turvajärjestelmiä, ratapihakysymyksiä ja nopeuden nostoja ja monia hyviä asioita.

16.56 Seppo Kääriäinen kesk (vastauspuheenvuoro): Herra puhemies! Täällä on yhteinen ymmärrys siitä, että liikennettä on syytä siirtää raiteille, pois ilmasta ja pois maantieltä. Ja se kyllä edellyttää sekä investointeja että kilpailun lisäämistä ja tammöistä ravistelu, mitä tässä on keskustelussa nähty. Savon radan varrelta kaksi kysymystä tästä näkökulmasta:

Ylä-Savossa on erittäin merkittävää vientiyritystoimintaa, joka tarvitsee aivan väistämättä riittävän määrän raideliikennettä riittävän tiheästi. Jos sitä ei ole, se liikenne siirtyy väistämättä maanteille. Onko mahdollista, että tavaraliikenne pysyy raiteilla?

Toinen kysymys: Itä-Suomen maakuntaliitot ovat puhuneet siitä, että Savon radan nopeutta pitäisi pystyä nostamaan samaan tasoon kuin on tuolla länsiradalla. Aikamoinen nosto, joka sekin toisi liikennettä, siirtäisi liikennettä maantieltä ja ilmasta rautateille.

Minä ymmärrän, että [Puhemies koputtaa] tällä uudistuksella tavoitellaan juuri tämän tapaisia tavoitteita.

16.57 Sirpa Paatero sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa herra puhemies! Yhtiön kehittämistä palveluiden osalta voidaan hyvin tehdä nykyisen yhtiön sisällä, ja minun mielestäni Finnair, joka on valtionyhtiö suurilta osin, on loistava esimerkki uudistuneista palveluista, uudeltaisesta konseptista.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Kokonaishinta valtiolle on mielenkiintoinen, sillä näistä selvityksistä kolmessa se kokonaishinta on negatiivinen. Ja kun katsotaan vaikka sitä Ruotsi-esimerkkiä, joka tässä on useamman kerran ollut, niin siellä on jouduttu lisäämään ostoliikennettä elikkä valtio on joutunut maksamaan lisää, jotta niitä asiakkaiden lisävuoroja saadaan. [Eduskunnasta: Onko näin?] Voi olla, että se on hyvä ja perusteltu, mutta kannattaa laskea koko hinta, mitä se tekee valtiolle.

Mielestäni on uutta, että keskusta ei puolusta valtionyhtiöiden omaisuuden arvoa vaan yhtäkkiä sillä ei ole mitään väliä, saatikka sitten, että osingot, 100 miljoonaa, olisivat jotenkin pieni asia valtion budjetissa — me täällä taas viime viikolla olimme aika lailla tuskaisia niistä kymmenistä, ja yksittäisistäkin, miljoonista, joita sitten [Puhemies koputtaa] on tässä yritetty hoitaa.

16.58 Elsi Katainen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Toimivilla liikenneyhteyksillä on ratkaiseva merkitys siinä, miten esimerkiksi työpaikkoja voidaan luoda tai yrittäjyyttä synnyttää Suomeen, koko Suomeen, talouden nyt vihdoinkin kasvaessa ja työllisyyden parantuessa.

Huomionarvoista on kyllä sekin, että ostopalvelu- ja velvoiteliikenteen toiminta harvaan asutuilla seuduilla ei tästä uudistuksesta vaarannu, päinvastoin mahdollisuudet lisätä palveluita pääradan ulkopuolella vahvistuvat uusien toimijoiden myötä entisestään.

Ihmettelen kyllä joitakin puheenvuoroja täällä, aika suppeahko Suomi-kuva on kyllä joillakin edustajilla. Maakuntien radoilla on kyllä tilaa toimijoille, ja sinne on myös hyvä mahdollisuus syntyä kilpailua.

Oleellinen kysymys alueiden saavutettavuudessa on matkanopeuden parantaminen, muun muassa Savon radalta on poistettu vaarallisia tasoristeyksiä. Vielä kuitenkin henkilöliikenne ei ole sillä tavalla saavuttanut niitä nopeuksia, että se olisi vetovoimatekijä. Minä kysynkin ministeriltä: [Puhemies koputtaa] miten uudistuksessa tullaan tämä henkilöliikenteen nopeus, näillä itäpuolen radoilla nimenomaan, huomioimaan?

16.59 Maria Tolppanen sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Se on totta, että maakuntien radoille sopii lisää liikennettä ja siellä täytyisi olla lisää liikennettä, esimerkiksi Lapin läänissä. Voitteko kuvitella, että rata loppuu Kemijärvelle ja että taas siinä länsipuolella ei mene muuta kuin Kolariin saakka malmirata, eikä mitään muuta. Jäämerelle ei mene yhtään mitään. Yöjunia Kemijärvelle on vähennetty. Sinne sopii vaikka kuinka paljon, tervetuloa sinne kaikki uudet yrittäjät, mutta minä kerron pienen salaisuuden: Lapin läänissä, vanhassa Lapin läänissä, on 175 000 asukasta. 175 000 asukasta, neljännes siitä, mitä Helsingissä asuu. Voiko sinne rakentaa? Millä tavalla se tuo lisäarvoa, että sinne vietään lisää junia? Vaikka vietäisiin junia niin, että niitä kulkisi päntiönään aamusta iltaan, niin siellä ei ole yhtään sen enempää ihmisiä. Oulun läänissä on 450 000 ihmistä, eli sieltäkään ei lisänä tule. Eli nämä realiteetit kannattaa ottaa huomioon.

17.01 Katri Kulmuni kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä on paljon vertailtu vaikkapa Ruotsiin: Pohjois-Ruotsissa, jossa on 250 000 ihmistä, on kyllä kaksi junayhtiötä, ja ne molemmat sattuvat olemaan ruotsalaisia junayhtiöitä, ja siellä on kansainvälisiä yhteyksiä. Täällä vasemmistosta tuli viestiä, että miksei vielääkään Suomessa ole raideyhteyttä Ruotsiin. No, saman kysymyksen voisin heittää teille, että miksei liikenne-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

ministerinne hoitanut sitä. Me teemme työtä sen puolesta koko ajan, että tämänkin uudistuksen avulla Suomi saisi kansainvälisiä raideyhteyksiä.

Ja kun oppositio on ollut huolissaan siitä, minkälaisessa kunnossa meidän ratamme ovat: Se on ihan oikea huoli. Mutta olette olleet huolissanne raidekapasiteetista. Viime vaalikaudella tuli 500 miljoonaa euroa lisää siitä, että korjausvelka kasvoi. Tällä vaalikaudella me pystymme kuitenkin pienentämään tätä korjausvelkaa yli 300 miljoonaa euroa.

On tärkeää, että me saamme enemmän ihmisiä raiteille, se on ilmastoteko, saamme enemmän junia liikkeelle, me saamme enemmän yhteyksiä, [Puhemies koputtaa] mitä tulee... [Puhemies keskeytti puheenvuoron puheajan ylityttyä]

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Myönnän vielä puheenvuorot edustajille Andersson, Kasvi, Taimela ja Korhonen, ja sen jälkeen menemme ministerin vastauspuheenvuoroon ja sen jälkeen puhujalistaan.

17.02 Li Andersson vas (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Niin kuin minä tämän keskustelun hahmotan, niin myöskin hallituspuolueet myöntävät, että tätä matkustajakapasiteettia ei saada lisää ruuhkaisille yhteysväleille Etelä-Suomeen, mutta koska matkustajakapasiteettia ilmeisesti aiotaan lisätä ja raideverkosto on, mitä on, niin idea on se, että tätä lisäkapasiteettia tulee maakuntien hiljaisille yhteysväleille.

No olkoon sitten operaattori valtiollinen yhtiö, maakunnallinen yhtiö tai yksityinen operaattori, niin tämän liikenteen synnyttäminen sinne edellyttää lisää julkista rahoitusta. Sellainen ero siinä tosiaankin on, että tämä valtiollinen yhtiöhän tulouttaa osingot suoraan valtiolle, kun taas ne yksityiset firmat tulouttavat ne yksityisille omistajilleen, jos jotain voittoa siitä tulee, eli ostoliikenteeseen pitää saada lisää euroja. Kun nyt kuuntelin ministerin vastausta siitä, mistä nämä lisäeurot sitten tulevat tämän liikenteen synnyttämiseksi, niin hän sanoi, että ostoliikennettä tehostamalla. No mitä se tässä mallissa muuta voisi olla kuin esimerkiksi henkilöstön ehtoja tai palkkoja polkemalla?

17.03 Jyrki Kasvi vihr (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Liikenneministeri Berner kritisoi hallituksen itse teettämiä asiantuntijaselvityksiä yksipuolisiksi. Herää ihmetys: millä kriteereillä näitä selvityksiä oikein teetetään ja miten niiden työn laatua valvotaan, jos päätöksenteossa on varaa sivuuttaa satojentuhansien eurojen hintaiset selvitykset? Jos olisin itse siviilissä teettänyt yhtä kalliin turhan työn, ei siinä olisi kyllä esimiehen kukko laulanut.

Edustaja Kopra, itse asiassa mainitsemanne VR-Yhtymän valtiolle maksamat osingot tulevat VR:n arvopaperi- ja kiinteistösijoitustoiminnasta. Varsinaisen pääliiketoiminnan tulos kun on ollut plus miinus nolla. Sitä vain on tässä pakko ihmetellä: miksi VR on investoinut vuoden 2009 jälkeen merkittäviä summia arvopapereihin eikä liiketoimintaansa eli junaliikenteen kehittämiseen?

Ja edustaja Torniaiselle: Ette ilmeisesti ole lukenut niitä hallituksen teettämiä selvityksiä yhtä huolella kuin oppositio. Sieltä se huoli niistä omaisuuden menetyksistä tulee.

17.04 Katja Taimela sd (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tässä debatin loppuvaiheessa on syytä todeta ainakin edustaja Torniaiselle ja muutamalle muullekin edustajakollegalle, että SDP:n eduskuntaryhmän mielestä kaikista tärkeintä tässä raideliikenteen tulevaisuuden kehittämisessä on itse asiakas, eikä tämä ideologinen kilpailutusvimma.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Sitten mitä tulee vielä tähän Rambollin selvitykseen, niin, arvoisa ministeri Berner, varmistin tiedon, jonka mukaan Rambollin selvityksessä ei lainkaan käsitelty nimenomaan teidän mallinne vaikutuksia. Selvityksessä on vain otettu pohjaoletukseksi, että yleisesti kilpailutus lisää liikennettä.

Sitten tässä loppuvaiheessa on myös hyvä ottaa esiin se, kun hallituksesta on kuulunut tälle uudistukselle perusteluja, joissa on vedottu tähän EU:n neljanteen rautatiepakettiin. Lainaan vain Ylen uutista 17.8., jossa liikenneministeriön hallitusneuvos yksinkertaisesti sanoo: "EU-lainsäädäntö ei ole syy, miksi raideliikenne avataan kilpailutukselle."

17.05 Timo V. Korhonen kesk (vastauspuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Tähän osinkokysymykseen liittyen on pakko todeta, että valtiollahan on myös yhteiskunnallisia tavoitteita, eikä kaikkien valtionyhtiöitten kohdalla ensisijainen tavoite ole missään tapauksessa osinkotulojen maksimointi. Tätä varten on olemassa erityistehtäväyhtiöt, joilla on yhteiskunnan kannalta merkittäviä tehtäviä eli näitä strategisia tavoitteita, ja näissä yhtiöissä valtion omistajapoliittiset tavoitteet perustuvat hyvään yhteiskunnalliseen ja taloudelliseen kokonaistulokseen.

Mitä VR:ään tulee, rohkenen arvioida sitä sillä tavalla, että 2010-luvulla VR on tehnyt erittäin merkittäviä, monenlaisia uudistuksia, joista viimeisin oli lippu- ja hintauudistus 2016. Totean tässä myös sen, että ei VR vastusta tätä kilpailutusta, mutta se on tietysti todettava, että VR mielellään on mukana tämän kilpailutuksen valmistelussa.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ministeri Berner, 5 minuuttia.

17.07 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Hallituksen päätös perustuu kokonaisarvioon, kaikkiin tehtyihin selvityksiin. On selvää, että näin suuressa hankkeessa selvityksiä tehdään eri näkökulmista. Osa niistä perustuu nimenomaan siihen, mitä se VR:n näkökulmasta tarkoittaa, miten VR:n omistus- ja omistaja-arvo vähenee. Mutta se ei tarkoita samaa asiaa kuin miten valtion omaisuusarvo vähenee, ne eivät ole yhtäläisyysmerkkejä. Näin ollen johtopäätöksiä ei voi vetää ihan miten tahansa näistä eri selvityksistä ja niiden oletuksista. Niissä on kaikissa ollut eri oletusarvoja, ja se on ollut tärkeää tässä selvittämisessä. Jos selvityksiin on perehtynyt, niin voi katsoa, mitkä ovat niiden lähdetiedot, mihin ne viittaavat, mitkä ovat luvut ja mihin ne perustuvat. Hallituksen tehtävä on sen jälkeen ollut tehdä myöskin virkатыötä, analysoida selvityksiä, tehdä niistä johtopäätöksiä ja toki myös kantaa niistä vastuu ja sen pohjalta käynnistää sitä selvitystyötä, jota nyt tehdään työryhmissä. Mutta on haasteellista aliarvioida sitä työtä, mitä on puolitoina vuotta tehty, sillä, että vetää nopeita johtopäätöksiä perehtymättä. Se on minusta sääli.

Täällä on myöskin usein vedottu siihen, että VR on rankattu yhdeksi tehokkaimmista yhtiöistä BCG:n RPI-arvolla. Se ei rankkaa VR:ää, vaan se rankkaa liikennejärjestelmää, junaliikennejärjestelmää, ottaa huomioon sitä, mitä on investoitu, mitkä ovat matkustajamäärät, mikä on raidekapasiteetti ja mikä on raiteen kyky. Sen lisäksi se katsoo toki myös yhtiötä, mutta yhtiön arvo on siitä rankingista vain yksi pieni, pieni osa.

Se, että me pyrimme huolehtimaan siitä, että valtakunnallinen palvelutaso säilyy, tehdään nimenomaan siten, millä tavalla käyttöoikeussopimuksia valmistellaan. Sitä tehdään nyt laajassa yhteistyössä, ja käyttöoikeussopimusten ensimmäisiä versioita ja ajatuksia esitellään huomenna call of interest -tilaisuudessa eri toimijoille.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Millä tavalla meillä esteettömyyttä on huomioitu: liikenne- ja viestintäministeriöllä on esteettömyystoimenpideohjelma, ja junaliikennekaluston on kaikissa hankinnoissa oltava esteetöntä. Tässä pyritään ehdottomasti huolehtimaan siitä, että synnytetään parempia ratkaisuja.

On selvää, että junaliikenteen kilpailun avaamista tai VR:n tehostamista ei voida samalla tavalla verrata Finnairiin. Finnair toimii kilpailuilla markkinoilla, VR ei toimi kilpailuilla markkinoilla. Myöskään kokonaisvaikuttavuutta ei ole samalla tavalla arvioitu kaikissa näissä selvityksissä, ja on helppo jälleen kerran vetää täällä lukuja hihasta ja sanoa, että menetetään 100 miljoonan osingon tuotto, kun todellisuudessa meillä on tässä aivan viime aikoina ollut vuosia, jolloin VR:n osingonmaksukyky on ollut nolla. Se on ollut keskimäärin viimeisten 10 vuoden aikana 30 miljoonaa euroa, ja niin kuin tässä edustaja Kopra on nostanut esille, henkilöliikenteen tulos on ollut 16 miljoonaa euroa. Kysymys on pitkäjänteisestä kehittämisestä, jossa on syytä nähdä paljon pidemmälle.

Osto- ja velvoiteliikennettä voidaan tehostaa nimenomaan kilpailuttamalla ja edellyttämällä palvelutasoa. Tässä on myöskin lähdetty siitä liikkeelle, että sillä pyritään luomaan ehtoja, jotka eivät todellakaan liity siihen, että henkilöstön ehdot olisivat mitenkään heikompia, päinvastoin. Kun katsotaan esimerkiksi Ruotsia, niin veturinkuljettajien palkkataso on merkittävästi noussut ja on myöskin kasvanut kaiken aikaa.

Me olemme myöskin huomioineet ja pyrkineet huomioimaan sitä, että tämä on pitkäaikainen projekti, joka tarvitsee perehtymistä, oppimista. Sen takia lähdetään yhdestä kilpailukokonaisuudesta liikkeelle, minkä jälkeen rakennetaan seuraavia kokonaisuuksia. Tavoite ja tahtotila on se, että matkustaja on kaiken tämän kehittämisen ja työn voittaja, joka saavuttaa parempaa palvelutasoa, enemmän vuoroja, enemmän luotettavuutta ja enemmän vaihtoehtoja. Tämä on myöskin se, johon loppujen lopuksi myöskin nämä selvitykset päättyvät. Kilpailua ei kukaan eikä mikään selvityksistä pidä huonona. Sitäkään johtopäätöstä ei pidä sekoittaa siihen, että jotkut näistä selvityksistä ovat sitä mieltä, että VR:n näkökulmasta se ei välttämättä ole paras mahdollinen ratkaisu, mutta se ei tarkoita kansalaista. Se ei myöskään tarkoita valtiota kokonaisuutena. Se ei myöskään tarkoita matkustajaa, vaan se tarkoittaa yhtiötä. Toki ne oletusarvot [Puhemies koputtaa] tässä sitten ovat, että tässä selvityksessä arvioidaan kilpailun avaamisen heikentävän VR:n arvoa ja osingonmaksukykyä, koska tässä lähdetään siitä, että VR häviää nämä kilpailutukset. Toivottavasti kukaan täällä salissa ei lähde siitä olettamuksesta.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Ja sitten siirrymme puhujalistaan.

17.12 Ari Torniainen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kilpailun avaaminen rautateillä ei ole itsetarkoitus, mutta se on mahdollisuus parempiin, monipuolisempiin palveluihin ja myöskin aleneviin hintoihin. Tärkeää on, että kun kilpailu avataan, niin se avataan myöskin hallitusti ja siten, että työntekijät ovat tiiviisti myös mukana tässä toiminnassa. Tämä kilpailutus on myös usean vuoden prosessi, niin kuin ollaan kuultu.

Välikysymyksessään oppositio on lähtenyt vastustamaan raideliikenteen kilpailun avaamista henkilöliikenteessä, mutta kun on kuullut opposition puheenvuoroja, niin kyllä ne perusteet ovat olleet aika hatarat. Ja täytyy sanoa, että se on oikeastaan päätynyt siihen, että sitä kilpailua ei vastusteta, vaan ainoastaan tätä yhtä mallia, mitä hallitus nyt on esittämässä, vastustetaan. Mutta ei ole myöskään kuulunut sitä, mikä olisi se oppositio malli. Ei minkään oppositiopuolueen eduskuntaryhmän mallia ole kuultu tässä keskustelussa.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Vastakysymyksenä oppositiolle pitääkin esittää, että jos kilpailua halutaan, niin miten se onnistuu ilman, että VR:n asemaa muutettaisiin ministeriön kaavailemalla tavalla? Mikä on se malli, jolla oppositio muutoksia tekisi junaliikenteen houkuttelevuuden lisäämiseksi? [Jyrki Kasvi: Voisin tehdä parinsadantuhannen konsulttiselvityksen!]

Tässä keskustelussa on tullut opposition puolelta esille se, että raiteisiin ja sinne perusväylänpitoon pitää lisätä euroja. Tosiasia on, että tämä hallitus on laittanut rautateitä kuntoon 320 miljoonalla eurolla. Se on jo paljon sekin. Ja on tärkeää ja huomionarvoista, että sitä rahoitusta on myöskin laitettu maanteille, perusväylänpitoon, lisää, enemmän kuin aikaisemmin, ja se on hyvä asia.

Hallituksen mallissa perustetaan valtion kokonaan omistamat kalusto-, kunnossapito- ja kiinteistöyhtiöt. Tosiasia on, että tässä hallituksen mallissa, esityksen mukaan, mitään ei siis yksityistetä, mutta kalustoa voisivat vuokrata muutkin yritykset, siis suomalaiset tai ulkolaiset. Me keskustassa toivomme, että ne yritykset ovat suomalaisia — samoin kuin VR:kin — ja sitä kautta kilpailua olisi mahdollista saada monelle alueelle. Paino on sanalla vuokrata, mitään ei siis myydä. Rataverkko jää myös valtion omistukseen. Sitäkään ei ole tarkoitus yksityistää.

Kilpailua avataan siksi, että se tuottaisi ihmisille ja yrityksille hyötyä monipuolisina palveluina ja alenevina hintoina. Veronmaksajalle kilpailun avaaminen tuo myös läpinäkyvyyttä ja kustannustehokkuutta hänen maksamansa rahan käyttöön. Oppositiolle näyttää olevan tärkeämpää pitää huolta valtion monopolin osingonmaksukyvystä valtion kassaan, [Leena Meri: Ei ole perussuomalaisissa!] joka tosin tapahtuu sekin valtion kustannuksella.

Koko Suomea katsoen rautateillä liikkuminen on vähentynyt. Tilastojen mukaan vuonna 2016 kaukoliikennematkoissa ollaan liki 2 miljoonaa matkustajaa alhaisemmalla tasolla kuin vuonna 2008. Hyvää on se, että viime aikoina matkustajat ovat myöskin lisääntyneet. Nykyisellä mallilla kehitys on heikkenemässä ja todennäköisesti ei kasva riittävästi. Uudistuksen myötä maakunnille tulee myös mahdollisuus perustaa omia paikallisia juna- vuoroja ja lisätä sitä kautta myöskin junaliikennettä. Väli-Suomessa on jo kuultu myöskin olevan suunnitelmia poikittaisliikenteen aloittamiseksi. Se on hyvä asia.

Opposition pääargumentti on, että kilpailua avaamalla menetetään synergiahyötyjä. Todellisuudessa vetureiden yhteiskäyttö on vähäistä ja menneestä maailmasta. Kaluston optimoinnin ohella meidän tulisi optimoida myös ihmisten tarvitsemia palveluja.

Arvoisa puhemies! Opposition välikysymys jatkaa oikeastaan kaiken kaikkiaan jatkuvaa hallituksen uudistustoimintaa vastustavaa retoriikkaansa, eikä tänään ole kuultu oppositiolta niitä vaihtoehtoja, sitä omaa mallia, miten tätä voitaisiin kehittää. Toivottavasti sitä tulee jatkossa. Ja kun edustaja Lindtman sanoi, että raiteilla on ruuhkaa, niin tosiasia on, että sitä ruuhkaa on täällä pääkaupunkiseudulla. Ei sitä tuolla maaseudulla [Puhemies koputtaa] ja maakunnissa ole, sitä ruuhkaa.

17.18 Kari Kulmala si: Arvoisa puhemies! Välikysymyksen tehneet edustajat ovat oikeassa siinä, että toimiva liikenneverkko on perusedellytys kansalaisten liikkumiselle, asumiselle ja työssäkäynnille sekä elinkeinoelämän kilpailukyvyille. Oikeassa he ovat myös siinä, että raideliikenteessämme on paljon kehitettävää ja kehittäminen ei ole viime vuosina juurikaan onnistunut. Yhtenä edelleen kehitettävänä uudistuksena mainitsen itsekin lip-pujärjestelmän digitalisoinnin.

Hallitus teki keväällä päätöksen rautateiden henkilöjunaliikenteen avaamisesta kilpailulle, ja mielestäni se oli oikea päätös. Suomihan on Luxemburgin ja Irlannin ohella ainoa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

EU-maa, jossa rautateiden henkilöliikenteessä on vain yksi toimija. Henkilöraide liikenteessä VR:n monopolin jatkamista on vaikea enää perustella. Kilpailu yleensä parantaa palvelua. Niin on tapahtunut esimerkiksi linja-autoliikenteelle.

Matkustajaliikenteen määrää on tietyillä rataosuuksilla vaikea selvittää, koska siellä ei ole aina edes konduktöörejä tarkistamassa lippuja ja samalla toteamassa matkustajien määrää. Lipun voi ostaa alennuksella myös pidemmälle matkalle kuin todellisuudessa tarvitsee. Tilastointi muutenkin on VR:llä tällä hetkellä hyvin epävarmaa. Tämä näkyy hyvin muun muassa Joensuun ja Nurmeksien välisen rataosuuden virheellisenä tilastointina.

Rataverkoston kilpailuttamisesta on kokemuksia maailmalta. Kansainväliset kokemukset kilpailun avaamisesta ovat olleet kaiken kaikkiaan myönteisiä. Esimerkiksi Ruotsissa kilpailuttaminen vähensi ensimmäisissä kilpailutuksissa valtiontukitarvetta 10:stä 32 prosenttiin, ja Isossa-Britanniassa junamatkustamisen suosio on lisääntynyt huomattavasti liikenteen kilpailuttamisen jälkeen. Miksi siis juuri Suomessa tässäkin asiassa epäonnistutaisiin, kuten välikysymyksen tekijät epäilevät?

Kilpailun avaaminen edistää myös lippujen hintakilpailua ja alentaa tavaraliikenteen kuljetuskustannuksia kaluston saatavuuden helpottuessa. Kansainvälisellä suunnittelu- ja konsulttiyrityksellä Rambollilla tehdyn selvityksen perusteella kilpailun avaaminen näkyy yksiselitteisen kannatettavana. On tietenkin selvää, että kilpailun avaaminen edellyttää tasapuolisten ja kilpailuneutraalien olosuhteiden luomista rautatiemarkkinoille.

Lähtökohtana rataverkollamme on jo taakkanaan noin miljardin euron suuruinen korjausvelka, josta johtuvat viat ja häiriöt aiheuttavat enemmistön matkustajaliikenteen viivästyksistä. Radanpidosta johtuneet myöhästelyt ovat hälyttävästi kasvussa ja ovat kohta puolet kaikista kaukojunien myöhästymisten syistä. Junien turvallisesta kulusta huolehtivien liikenteenohjauslaitteiden viat ilmentävät hyvin tätä rataverkon korjausvelkaa. Esimerkiksi Kiteen ja Joensuun välisellä lyhyellä rataosuudella on edelleen kolme hidastusta, jotka johtuvat radan kunnosta. Joensuun ja Kouvolan välillä junat myöhästelevät säännöllisesti, eli siihen on jo myös totuttu. Tällä rataosuudella on tällä hetkellä myös huonokuntoisia siltoja, eikä Luumäen kohdalla saada opastimeen vihreää valoa päälle, joten junat ohjataan häiriöosuuden ohi yksitellen 50 kilometrin tuntinopeudella. Simpeleen aseman kohdalla taas opastimen värinä on punainen. Nämä ovat sellaisia yksittäisiä ongelmia tällä hetkellä, vain muutaman mainitakseni. Onneksemme automaattinen kulunvalvontajärjestelmä ilmoittaa veturinkuljettajalle, milloin on hidastettava ja mihin nopeuteen. Täytyy vain toivoa, että se pelaa jatkossakin.

On selvää, että kilpailuehtoihin tulee ottaa ehdottomasti myös ehdot junaliikennöinnin kattavuudesta. Tällä varmistetaan liikennöinti koko Suomen alueella myös jatkossa. Itse toivoisin junayhteyttä myös Ilomantsiin. Ilomantsiin tuli viime kesänä ainakin yksi henkilöjuna, ja olin siinä kyydissä. Se oli vanha höyrykäyttöinen juna, ja tunnelma oli varsin tiivis. Kahdessa vaunussa oli noin 500 ihmistä.

Arvoisa puhemies! Tällä hetkellä VR:n tilanne on vielä niin huono, että minun kannattaa ajaa omalla vanhalla Volkkarilla työmatkat Kiteen ja Helsingin välillä. Uskon, että rautateiden kilpailutuksen myötä tämäkin asia saadaan kuntoon ja jatkossa myös minun on mahdollista kulkea junalla.

17.23 Leena Meri ps: Arvoisa puhemies! Haluaisin perussuomalaisten ryhmän puolesta vielä kertoa ja korostaa, mitä ryhmäpuheenvuorossamme kävimme läpi.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Perussuomalaiset eivät sinänsä yleisesti ottaen vastusta kilpailua. Täällähän heitettiin salin oikealta puolelta ja hallituspuolueista jossakin vaiheessa, että tässä on jotain ideologista vastustamista, ja haluaisin tämän nyt muistuttaa. Meillä on ollut huoli henkilöstön asemasta ja myös meidän kansallisuusomaisuudesta. Siinä on myös kyseessä huoltovarmuustekijät. Kyllähän VR on kaikkien meidän tuntema yhtiö, ja me luotamme siihen, että junalla ainakin pääsee, jos ei muulla.

Meillä on myöskin ollut huolena se, miten näitten osinkojen kanssa käy siinä mielessä, etteivät meidän ihmisten matkalippuihin laittamat varat valu pikkuhiljaa ulkomaisiin yrityksiin. Minusta se on erittäin oleellinen kysymys, että meidän rahamme pyörisivät täällä Suomessa, ettei taas tule semmoista tilannetta, että hups heijaa me huomaamme, että makamme jollekin ulkolaiselle yhtiölle, joka on voittanut kilpailutuksen. Näissä on aina se huono puoli.

Edustaja Torniainen ja edustaja Lohi toivat esille, että oli vähän niin kuin turhan kuuloinen välikysymys. Me emme ole hallituksessa, me emme saa mitään tietoja asioista. Minusta tämä keskustelu on ollut erittäin arvokasta, ja ministeri Berner on kaksi tuntia täällä vastailut asioihin. Siltikin osa asioista vielä pohdituttaa itseänikin. Pääministeri totesi lyhyesti, että kilpailua ei tulla käymään tietenkään rautatieläisten palkoilla, ja esimerkiksi tämä oli hyvä tieto. Minusta ei kannata väheksyä lainkaan sitä. Tämä ei tule hallituksen esityksenä saliin, ja me emme pääse missään vaiheessa tästä keskustelemaan. Tämä on tosi merkittävä asia. Tämä nyt ei ole vain vaikka yhden ratikkavuoron kilpailutus, on kysymys tosi merkittävistä asioista.

Kokoomuksen ryhmäpuheenvuorossa kiinnitti huomiota semmoinen asia, kun siellä todettiin, että maailma ja liikenne muuttuvat, haluamme tai emme. Totta kai se muuttuu ja maailma muuttuu, mutta toki kai me täällä sitä varten istumme eduskunnassa, että me voimme myös määritellä, miten se muuttuu. Ei se vain ole mikään semmoinen itsestään liikkuva asia. Sitä varten me olemme täällä, että vaikutamme, miten ja millä tavoin ja missä aikataulussa.

Omissa puheenvuoroissani kerroin siitä, että edelleen olen huolestunut siitä, millä lailla me saisimme lisää raiteita. Itse asun Uudellamaalla, ja täällä on tosi ruuhkaista. Ja sitten mietinkin oikeastaan, että kun joissakin puheenvuoroissa erityisesti keskustan edustajat esittivät, että maaseutupitäjissä, mistä he ovat, on hiljaisempaa, niin miksei sitä kilpailutusta aloiteta sieltä, sitä kokeilua, miten se lähtee menemään. Miksi se aloitetaan täältä, jossa on jo tosi ruuhkaista? Se jotenkin häiritsee minua.

Itselle tulee vähän mieleen keskustelusta tänään, kun tätä kuuntelin, tämä meidän sote-asia, joka kaatui perustuslakivaliokuntaan sen pakkoyhtiöittämisen osalta. Elikkä mikään pakkohan tätä yhtiöittämistä ei ole ollut valita. Tämähän ei tule nyt millään tavalla minnekään arvioitavaksi, koska asia menee hallituksen päätöksillä eteenpäin, mutta ehkä sitäkin olisi syytä miettiä. Esimerkiksi edustaja Torniainen kyseli näiden erilaisten mallien perään, mitä voisi olla. Me perussuomalaisissa mietimme, onko tämä yhtiöittäminen ihan pakko, minkälaisia muita ajatuksia siinä on tullut matkan varrella, olisiko siinä ollut mahdollisuus jonkinlaisia palvelusopimuksia kokeilla, käyttää ilman yhtiöittämistä, ja miten tämä käyttöoikeussopimusten optimointi, kilpailuosaaminen ja muu — se on vaikea kysymys. Huomaan usein, että kunnissakin meille tulee ongelmia, kun ne kilpailutusopimukset, sanktiot, myöhästymismaksut on laadittu väärin. Se on todella vaikea, se kilpailutuksen maailma, ja nyt kun meillä ei ole täällä mitään lakia, niin me emme pääse niitä pykälää yhtään katsomaan. Teillä on suuri asia vastuullanne kirstunvartijana tässä. Tämä on ollut

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

tosi tärkeä. Minä en ole kyllä nyt vielääkään tästä vakuuttunut ollenkaan. Toivon saavani lisää vastauksia.

Toivon, että jatkossa, kun puhutaan oppositiosta — meitä on kuusi puoluetta — muistakaa vähän katsoa, miten ihmiset eri lailla puhuvat. On kauhean ikävää, että sanotaan oppositio sitä ja oppositio tätä, kun meillä on kuitenkin jokaisella vähän omia painotuksia. Hallituksella on kuitenkin yksi yhteinen linja useinkin, hallituksen esitykset tai esimerkiksi tämä. Jotenkin tuntuisi mukavammalta. Tulee vähän semmoinen tunne, että oletteko te kuunnelleet, kuka puhuu milloinkin. Kuten joskus aikaisemmin sanoin, niin me emme ole yksi möhkäle. — Kiitoksia. [Antti Kaikkonen: Teillä on yhteinen välikysymys!]

17.28 Johanna Karimäki vihr: Arvoisa puhemies! Hallitus halvaannutti ja heikensi koko Suomen maakuntien junaliikenteen leikkaamalla junien ostoliikenteestä 15 miljoonaa euroa viime vuonna. Sen jälkeen on tehty osittaisia korjaustoimia, mutta Uudenmaan Rantaradan osalta aiheutettiin pysyvää haittaa asukkaille. Siuntiossa ja Inkoossa radan varrella asuvat eivät enää pääse kulkemaan junalla kuten ennen, kun oli usea vuoro päivittäin. Kiitos kuntien ja HSL:n aktiivisuuden, radalle saatiin pari junavuoroparia, mutta palvelun taso on romahtanut ja junien aikataulut ovat perheellisille, työssäkävijöille, koululaisille ja opiskelijoille haastavat. Mikään bussiyhteys ei korvaa junan nopeutta ja virtaviivaisuutta. Kasvava Helsingin seutu tarvitsee päinvastoin uusia lähijunayhteyksiä, ei karsintaa.

Rantaradalla on vain yksi raide, ja se on useimmiten varattu nopealle Turun-junalle. Myös raiteen heikko kunto on pullonkaula radan kapasiteetille. Raiteiden heikko kunto alentaa liikennöintimahdollisuuksia koko Suomessa. Raiteiden korjausvelka on miljardi euroa. Raiteiden korjaamiseen ja rakentamiseen on saatava vauhtia, jotta ilmastomuutosta voidaan torjua tehokkaammin ja ihmisten arjen matkat sujuvat. Rantaradan junaliikenteen turvaamiseksi tarvitaan laaja Rantaradan kapasiteettia sekä turvallisuus- ja ohjausjärjestelmää koskeva kehittämisohjelma. Tämä merkitsee parempaa ratakapasiteettia Pasilan ja Helsingin keskustan välille, kaupunkirataa Espooseen, lisäraidetta Espoon ja Kirkkonummen välille sekä useampia junan kohtauspaiikkoja Kirkkonummen ja Turun välille.

Uudellamaalla on paljon tarpeita parantaa raideliikennettä. Tällä hetkellä Porvooseen menee vain viehättävä museojuna muutaman kerran kesässä. Itäiselle Uudellemaalle tarvitaan myös uudet raiteet, missä toki helpottaa vanhan ratapohjan hyödyntäminen ja kunnostaminen henkilöliikenteelle. Hanko—Hyvinkää-radana sähköistys taas on hanke, joka edistää asukkaiden liikkumista, elinkeinoelämän kuljetuksia, kaavoitusta ja vientiä. Sähköistyksessä on edettävä suunnitelmista tekoihin.

Tämän välikysymyksen tärkeä teema on hallituksen järjetön suunnitelma avata koko maan junaliikenne kilpailulle ja pilkkoa VR palasiksi. Kyseessä on kansallisomaisuutemme. Hallitus väittää EU:n edellyttävän junaliikenteen kilpailutusta, mutta unohtaa sen, että Keski-Euroopassa on ihan eri markkinat kuin meillä. Suomi on harvaan asuttu, laaja maa. Europarlamentaarikko Sirpa Pietikäinen on arvioinut, että Suomella on mahdollisuus välttää kilpailutus. Voimme ottaa huomioon markkinoiden ja raideverkon rakenteelliset ja maantieteelliset ominaispiirteet. Monet asiantuntijat suhtautuvat kriittisesti hallituksen suunnitelmiin ja erityisesti malliin avata kilpailutus kertarytinällä kaikkialle. On viitattu, että hallitus on siirtämässä valtion monopolia maakunnallisiksi monopoleiksi. Se ei tuo kustannustehokkuutta eikä laatua tai korkeaa palvelutasoa. Siihen tarvitaan riittävästi vuoroja ja yhteyksiä eri kaupunkien ja kuntien välillä sekä alhaiset lippujen hinnat. Junaliikenteen laatu ja saatavuus riippuvat lähinnä siihen investoiduista summista. Kustannukset ovat

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

niin paljon lipputuloja suurempia, että pelkkä kilpailun avaaminen ei lisää junavuoroja. Esimerkiksi Ruotsissa läänit käyttävät kymmenkertaisesti rahaa junaliikenteen ostoisiin verrattuna Suomen liikenne- ja viestintäministeriöön.

Lopuksi haluan nostaa esiin vammaisten oikeudet junaliikenteessä. Odotan hallitukselta toimia junaliikenteen esteettömyyden parantamiseksi. Kaikille on turvattava esteetön pääsy myös lähijuniin. Lähijunaliikenteessä ei ole enää konduktöörejä, jotka ennen olivat asettamassa nousuluiskaa junan ovelle. Kaukojunien ravintolavaunujen esteettömyydessä on puutteita, kun ravintolaosaan ei usein pääse. Vammainen ei siis voi olla ravintolavaunussa matkakumppaniensa kanssa. Lisäksi on vielä matkalippu-uudistus, jossa on käytössä lippuautomaatit, joista sokeat eivät voi ostaa lippua ja joista ei ylety ostamaan lippua pyörätuolista. Edellytän, että hallitus tarttuu näihin esteettömyyskysymyksiin.

Joukkoliikenne on asukkaiden palvelua, ja varsinkin Suomen kaltaisessa pitkien etäisyyksien maassa [Puhemies koputtaa] siihen on panostettava. — Kiitos, puhemies.

17.33 Jari Ronkainen ps: Arvoisa puhemies! Suomen valmistelu myyntikuntoon jatkuu. Tällä kertaa vuorossa on junaliikenne. Palvelutasossa tämä on jo näkynyt. Lipunmyynti fyysisessä muodossa on katoavaa kansanperinnettä. Asiakkaat manaavat VR:n digitaalista lippu-uudistusta ja paikan varaamisen vaikeutta. Voi vain kuvitella, miten ilman tietokonetta elävät mummot ja papat pääsevät tulevaisuudessa junamatkalle. Lähijunassa konduktööri ei enää lippua myy mutta ajaa kyllä junasta ulos, jos lippua ei löydy. Mikäli VR toimii mallina liikenteen digitalisaatiolle, olemme synkällä tiellä.

Hallituksen kaavailut VR:n pilkkomisesta ja kilpailun vapauttamisesta merkitsevät sitä, että Etelä-Suomi ja HSL:n alue tulee kuhisemaan yksityisiä yrityksiä, jotka kuorivat kermat päältä. VR puksuttaa kannattamattomat syrjäseudut veronmaksajien tappioksi. Voi vain ihmetellä hallituksen tarkoituksia. EU:lle kumarretaan ja taas kumarretaan niin syvään kuin mahdollista. Samalla omalle kansalle käännetään selkää.

Todellista kilpailuahan ei reiteille synny. VR:n monopoli vaihtuu alueelliseen monopoliin. Ei asiakas voi jatkossakaan valita useamman yhtiön raideliikenteen väliltä vaan hän käyttää sitä, mitä pystyy. Mitä hyötyä tällainen kilpailu tuo asiakkaalle? Mitään tarvetta laskea lippujen hintoja ei tule. Mitä intressejä yrityksellä on kehittää liikenteen palveluja, kun kaikilla on sama kalusto ja samat raiteet? Todennäköisesti kaikki palvelu karsitaan minimiin, jotta yrityksen taseeseen jäisi mahdollisimman paljon plussaa.

Kaiken kaikkiaan yhtälö on kummallinen: Hallitus lupaa asiakkaille halvempia lippuja ja enemmän yhteyksiä uudistuksen myötä. Toisaalta sitoutuminen kansainvälisiin ilmastoto- ja ympäristösopimuksiin tarkoittaa hyvin todennäköisesti sähkön hinnan nousua ja kohtavia kustannuksia myös raideliikenteelle. Tuntuu siltä, että uudistuksessa otetaan kaikki kilpailun avaamisen huonot puolet mutta sen lisäksi mukaan jätetään myös julkisen palvelun huonot puolet.

Arvoisa puhemies! Britanniaa pidetään Ruotsin ohella menestysmaana, mitä tulee kilpailuttamiseen ja matkustajamäärien nostamiseen. Todellisuudessa Briteissä oli kyse hyvin pitkälle viedystä yksityistämisestä, jossa raiteetkin yksityistettiin ja otettiin takaisin, kun tuli ongelmia. Tälle tielle onneksi ei ehkä kuitenkaan olla menossa. Ruotsin menestys on johtunut merkittävistä investoinneista ratainfraan ja kilpailijoiden laadukkaasta ja lisääntyneestä kalustosta. Ruotsin-malli eroaa muutenkin hallituksen kaavailemasta: Suomen-mallissa kilpailusta ei tule avointa, vaan siihen ehkä sisällytetään osto- ja velvoitelii-kennettä. Jos tuottavan reitin lisäksi on velvoite pitää hiljaisia ja huonosti kannattavia reit-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

tejä, asetetaan käytännössä suosittujen reittien käyttäjille ylimääräinen vero, jolla hiljaiset reitit ylläpidetään. Perussuomalaiset lähtevät siitä, että liikkumisen tulee olla kansalaisille tasavertaista ja että maaseudun elinvoimaisuudesta pidetään kiinni. Tämä uudistus ei sitä tee.

Arvoisa puhemies! Julkisuudessa on myös spekuloitu niin sanotusta Sveitsin-mallista. Sveitsillä on kuitenkin se ero, ettei sen tarvitse noudattaa EU:n määräyksiä. Ainoastaan sveitsiläiset yritykset saavat siellä osallistua kilpailuun. Suomessa infra avataan ulkomaisen pääoman käyttöön ja tulot valuvat maasta pois. Niin kauan kuin Suomi on EU-jäsenvaltio, meillä on supistettu työkalupakki käytössä. Sveitsi ei muutenkaan ole mikään malliesimerkki, siellä on nimittäin Euroopan suurimmat lippujen hinnat. Tällä menolla Suomi [Puhemies koputtaa] kyllä on viemässä senkin ennätyksen nimiinsä.

17.38 Markku Rossi kesk: Arvoisa herra puhemies! Eduskuntakeskustelu raideliikenteestä ja sen kehittämisestä on todella mielenkiintoista. Näyttää kulkevan niin, että oppositio noin laajasti ymmärrettynä katsoo asiaa jollakin lailla vastaan ja hallitus taas sitten on tukemassa raideliikenteen, matkustajaliikenteen, kilpailun avaamista. Paradoksihan tässä tietysti on, että SDP vastustaa tätä niin kauan kuin itse ei ole hallituksessa ja seuraavassa hallituksessa, joskus jos näin käy — varmaan poliittisen historian tuntien näinkin käy — asia on uudelleen tarkastelussa. [Jyrki Kasvi: Ja keskusta vastustaa!] Näin nämä osapuolet vähän vaihtuvat. — Keskustalle tämä ei ole todellakaan siinä mielessä poliittisesti ideologinen näkökulma, vaan tällä haetaan arvoja ihan muihin tekijöihin.

Sitten on tietysti mielenkiintoista vihreiden näkökulma tähän asiaan, koska sattui tuolta silmään teksti vuodelta 2015, vihreiden ryhmäpuheenvuoro joukkoliikenteen välikysymyskeskustelusta, jonka piti edustaja Kasvi. Hän totesi siinä, suora lainaus: "Rautateiden henkilöliikenne tulee avata kilpailulle ensimmäiseksi kaupunkiseuduilla, joilla hyödyt ovat suurimmat." [Sirkka-Liisa Anttila: Niinhän nyt juuri tehdään!] Nyt kuitenkin tilanne on sitten jostain syystä muuttunut. Eli haluan tällä vain osoittaa sen, että ihan hyvääkin tarkoittavat edustajat näkevät sitten tämän hallitus—oppositio-linjan niin, että substanssi tavaltaan kulkee vähän toisessa vaunussa ja se politiikka kulkee siellä ensimmäisessä vaunussa.

Olen iloinen siitä, että hallitus on halunnut nähdä tämän asian juuri päinvastoin siitä huolimatta, että vastustusta on tullut moneltakin suunnalta. Toisaalta ei oikein tiedetäkään, mitä vastustetaan — heitot siitä, että lippujen hinnat tulevat kohoamaan tai jotain muuta, ovat tosiasiallisesti aika absurdeja. Itse en ollut ollenkaan varma aikoinaan, kun Onnibussi tuli matkustajaliikenteeseen Suomeen, että mihin se sitten johtaa ja mihin se pitkällä tähtäimellä johtaa. Senkin aika sitten tulee näyttämään. Mutta lippujen hinnat ovat joka tapauksessa alentuneet, eivät ainoastaan linja-autoliikenteessä vaan myös junaliikenteen parissa, ja kyllähän se on ollut matkustajien etu. Tässä mielessä kyllä tämäkin on pakko kuitata todeksi ja todeta, että näin on käynyt. En voi kuvitella mitään muuta vastaavaa rautatieliikenteen puolella, mikäli kilpailu siellä pääsee käyntiin, kyllä sillä myös on hintavaikutus sitten kaiken kaikkiaan.

Arvoisa puhemies! Infrainvestoinnit ovat tietysti Suomen kannalta ne oleelliset kysymykset. Meidän ratojen täytyy olla kunnossa, ilman sitä meillä ei oikeastaan synny kunnollista raideliikennettä, on se sitten VR:n tai jonkun muun yhtiön toteuttamana. Tässä mielessä kyllä ratojen kehitys on vietävä aivan uudelle tasolle, ja siinä mielessä toivottavasti ministeri Bernerin johtama liikenneverkkotyöryhmä löytää osaltaan ja myös sitten hallitus ne ratkaisut, joilla tämä rahoitusasia saadaan kuntoon. Ilman sitä meillä ei ole toi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

voa uusista Riihimäki—Lahti-oikoradan kaltaisista investoinneista, joilla myös, tällä yhdelläkin investoinnilla, saatiin erittäin paljon vilkasta junaliikennettä aikaan. Meidän pitää pystyä nostamaan nopeudet 160—200 kilometrin tuntinopeuksista 220—250 kilometrin tuntinopeuksien tasolle. Se on myös alueellista saavutettavuutta ja aluepolitiikkaa, kun pitää Suomea ajatellaan. Meillä on täällä reilut 5 miljoonaa ihmistä, turistik ja muut matkailijat päälle. Me tarvitsemme täällä myös nopeita yhteyksiä, ja ne ovat, silloin kun puhutaan rautatieliikenteestä, ilman muuta ilmastoystävällisiä, ne ovat taloudellisesti toimivia, tehokkaita ja nopeita, ja tässä mielessä kyllä entisenä aiemman Eduskunnan rautateiden ystävien puheenjohtajana minä toivon kyllä ja vetoan siihen, että koko eduskunta olisi positiivisella mielellä kehittämässä tätä rautatieliikennettä eikä niin, että heti pannaan vastaan, ihan samalla lailla kuin sekä VR:n johto että myös henkilöstö ovat mukana siinä työssä, millä myös tätä rautatieuudistusta ja matkustajaliikenteen avaamisuudistusta ollaan viemässä eteenpäin. Varmasti siellä on yksityiskohtia, kuinka pystytään vaikka kalustoyhtiötä pääomittamaan riittävästi, jotta se kykenee tekemään riittäviä investointeja, hankintoja, jotta siitä riittää niin VR:lle kuin jollekin mahdolliselle muullekin kilpailijalle sitten. Koko ajan sanon näin, että "mahdolliselle muullekin kilpailijalle", koska en näe kovin selkeänä sitä, että meillä syntyisi sellainen, kuten täällä pelätään, kansainvälinen ryntäys Suomen markkinoille junaliikenteen suhteen, on se sitten tässä pääkaupunkiseudulla tai jossakin muualla.

Arvoisa puhemies! Joka tapauksessa esitys on mielenkiintoinen, tai tulee aikoinaan olemaan esityksenä mielenkiintoinen, ja myös pitkävaikutteinen.

Toinen varapuhemies Arto Satonen: Tässä vaiheessa otamme liikenneministeri Bernerin, 2 minuuttia.

17.44 Liikenne- ja viestintäministeri Anne Berner: Arvoisa puhemies! Joudun itse poistumaan tästä salista ja haluan tässä vaiheessa kiittää kaikkia edustajia keskusteluista ja myöskin evästyksistä tästä eteenpäin, huomioista ja näkökulmista, joita varmasti pystytään hyödyntämään tulevaisuudessa työryhmien töissä ja myöskin valmistelussa. Kysymyksessä on yli eduskunta- ja hallituskausien jatkuva hanke, ja tämä tulee tarvitsemaan laajasti teidän ja meidän kaikkien yhteistä panostusta.

Tavoitteemme on huolehtia siitä, että junien matkustajaosuus kasvaa ja juna kulkumuotona saavuttaa suuremman osuuden Suomessa. Tämä tarvitsee myös panostuksia, siitä me olemme hyvinkin tietoisia, mutta samalla se edellyttää myös rohkeaa etukenoa sen suhteen, että voidaan uudistaa ja huolehtia siitä, että tehdään myöskin ratkaisuja, jotka sallivat niin innovaatioita, palveluiden kehittämistä kuin sitten myöskin liikennejärjestelmän kokonaisuuteen liittyvää edistämistä. — Kiitoksia, ja kiitoksia näkökulmista.

17.45 Sirkka-Liisa Anttila kesk: Arvoisa herra puhemies! Täällä salissa käydyssä keskustelussa on käynyt hyvin selväksi se, että kilpailutusta ei vastusteta. Kun kilpailu tapahtuu terveellä pohjalla, se parantaa palveluja ja laskee hintaa. Tämä taas tuo oikein toteutetuna suoraan taloudellista hyötyä kuluttajille. Lisäksi veronmaksajille kilpailun avaaminen tuo läpinäkyvyyttä ja kustannustehokkuutta. Oppositiolle näyttääkin olevan tärkeämpää huolehtia valtion monopolin osingonmaksukyvystä valtion kassaan kuin ihmisten tarvitsemien palvelujen kehittämisestä. Selvää on kuitenkin se, että nykyistä raideliikenteen

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

rapautumiskehitystä emme voi jatkaa. Meidän on pakko tehdä uudistuksia sillä tavalla, että rataverkosta pidetään huolta ja myöskin siitä pidetään huolta, että liikenne sujuu.

Tämä kilpailun avaaminen on täällä herättänyt monia huolia. Muun muassa on puhuttu maaseudun raideliikenteen loppumisesta, kermankuorijoiden päästämisestä markkinoille ja niin edelleen. Totuus on kuitenkin se, että osto- ja velvoiteliikenteestä huolehditaan myös jatkossa sisällyttämällä kilpailutukseen ehtoja junaliikennöinnin kattavuudesta. Tämä on nimenomaan täysin mahdollista silloin kun kilpailutusta tehdään. Myös maakuntien alueelliset tarpeet tullaan huomioimaan kilpailutuksessa, sillä maakunnat ovat itse mukana valmistelussa.

Täällä on kritisoitu myöskin valmistelua monissa puheenvuoroissa. Voin todeta, että valmistelun yhteydessä on tutustuttu tarkoin olemassa olevaan tutkimuskirjallisuuteen ja esimerkiksi OECD:n ja Euroopan komission selvityksiin ja kansainvälisiin kokemuksiin kilpailun avaamisesta, liittyen muun muassa Ruotsin, Saksan, Alankomaiden ja UK:n kokemuksiin. Eli tätä valmistelua on tehty huolella. Se arvostelu on ilmeisesti lähinnä tullut siitä, että osan puhujista mielestä ei ole päädytty oikeaan ratkaisuvaihtoehtoon.

Kuten jo totesinkin, hallituksen tavoitteena on ollut katsoa pitkälle tulevaisuuteen ja vastata niihin julkisen talouden kestävyysongelmiin, jotka ovat kasaantuneet pitkän ajan kuluessa, kun uudistuksia ei ole ajallaan tehty. Raideliikenteen avaaminen kilpailulle on osa tätä Suomen kuntoon laittamista, ja ilman tätä uudistusta Suomen raideliikenteen kehitys tulee tiensä päähän. Raiteisiin kun ei enää investoida, ihmisiä ei tule silloin juniin nykyistä määrää enempää, ja niin kuin täällä on todettu, me olemme menettäneet matkustajia, kun ajatellaan, että vuonna 2016 taso oli alhaisempi kuin se oli vuonna 2008. [Satu Taavitsainen: Miksi ette investoi?] Sitä tuskin toivoo oppositiokaan, että me ajamme tämän alas. Varsinkin kun mietitään, että ilmastotavoitteemme suorastaan huutaa sitä, että meidän pitää panostaa päästöttömiin kulkuvälineisiin, joista juna on yksi parhaimmista. Me emme siis uudistamatta voi tätä jättää, ja sen takia on tärkeää, että tämä uudistus viedään nyt eteenpäin ja sitä tehdään yhteistyössä.

Muistutan vielä siitä, että viime vaalikaudella korjausvelka kasvoi saamieni tietojen mukaan jopa 500 miljoonaa euroa, kun vastaavasti tämän hallituksen aikana on korjattu raiteita 320 miljoonalla eurolla. Lisää työtä on: me tiedämme, että siellä on tarpeet noin miljardin edestä — mutta vähitellen sen mukaan, mitä kansantaloutemme kantokyky antaa myöden. Mutta se on totta, että raiteet ovat suomalaisen ja valtion merkittävää infraa, joka huolehtii siitä, että pitkien etäisyyksien Suomessa päästään liikkumaan mahdollisimman tehokkaasti ja, kuten sanoin, päästöttömällä tavalla.

17.49 Suna Kymäläinen sd: Arvoisa herra puhemies! SDP kannattaa tavoitetta raideliikenteen lisäämisestä ja ilmastotavoitteiden 2030 saavuttamisesta osaksi raideliikennettä lisäten. Näemme raideliikenteen myös erittäin tärkeänä osana MAL-ratkaisua. SDP ei vastusta kilpailua vaan huonoa omistajaohjausta, ja SDP:llä on oma malli, mitä täällä lukuisat edustajat ovat kyselleet hallituksen puolesta — ja kuten se on tässä monta kertaa keskustelun aikana esitetty. Eli SDP:n mielestä ensin katsotaan HSL:n kilpailutuksesta kokemukset ja käytetään niitä hyväksi, muistetaan se, että HSL:llä on 50 prosenttia omaa kalustoa, ja huomioidaan myös se kilpailua avattaessa. Toiseksi laajennetaan ostoliikenne kilpailutukseen lähiliikennealueella ja uuden kaluston siirtämistä erillisyyhtiöön tarpeiden ilmetessä 2020-luvulla. Kolmanneksi yhtiöiden kehittyttyä kokemusta hyödyntäen voidaan laajentaa kaukoliikenteen kilpailun avaamiseen.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

EU:n neljäs raidepaketti ei edellytä ideologista kaikkia heti yhtiölle ja kilpailulle auki -toimintaa. Liikenneministeriön hallitusneuvos Thorström sanoo: "EU-lainsäädäntö mahdollistaa huomattavia siirtymäaikoja eikä edellytä pikaista toimintaa." [Sirkka-Liisa Anttila: Sen piti olla jo 2003!] Valtioneuvoston omistajaohjausyksikön ylijohtaja Heliövaara on todennut, että järjestelyssä tuhottaisiin omistaja-arvoa. VR:n arvosta voi kadota jopa satoja miljoonia euroja. Mitä vastaatte tähän — muuten kuin vähättelemällä tai toteamalla, että ei voi pitää paikkaansa?

Arvoisa puhemies! Boston Consulting Groupin selvitys toteaa, että Suomessa on EU:n kolmanneksi paras rautatiejärjestelmä ja kustannuksia verrattaessa olemme ylivoimaisia. Miksi hyvä järjestelmä, parhaasta päästä, täytyy rikkoa tai pilkkoa? Raiteilla on yksi miljardi korjausvelkaa. Vanhentunut opastin- ja turvalaitejärjestelmä aiheuttaa viivästyksiä muun muassa Joensuun radalla, jossa on myös suuri tarve kaksoisraiteelle, ja onkin hyvä, että hallitus satsaa Luumäki—Lappeenranta-kaksoisraiteeseen. Ihmettelen silti hallituksen edustajien puheita, ettei Joensuun radalla olisi ruuhkaa. Olen saanut toista tietoa, ja tämä on myös ollut perusteena tarpeelle kaksoisraiteesta Luumäki—Lappeenranta-välillä.

Toteutti raideliikenteen kuka tahansa, se tulee olemaan vahvasti kompensoitua valtion taholta. Miksi alustasta eli raiteesta huolehtiminen on veronmaksajien tehtävä mutta voittojen kuuluu mennä yhtiöille? Ei se ole oikeaa kilpailua. Myös investointien tulee olla velvoittavia.

Boston Consulting Groupin selvitys on laajin. Se tulee tulokseen, että esitys on kokonaistaloudellisesti vaikutuksiltaan negatiivinen. Budjettimenot kasvaisivat. Se aiheuttaisi lippujen hintaan nostopaineita 10 prosenttia, lisäksi viranomais tehtäviä. Hallintotehtävät kasvaisivat. Arvio on, että budjettimenot kasvaisivat valtiolla 20—30 miljoonaa euroa.

Rambollin selvitys on ainoa, joka puoltaa kilpailutuksen avaamista. Tyyli pisteitä ei nauti se, että tämä selvitys tilattiin LVM:ltä kilpailuttamatta. Selvitys on laadultaan heikoin ja sivuuttaa oleellisia seikkoja, kuten tavaraliikenteen. Selvityksen lopputulemasta ei selviä, mistä hyödyt tulisivat. Se perustuu virheellisiin arvioihin, kuten esimerkiksi siihen, että kalustoa voitaisiin siirtää jatkuvasti läpi vuorokauden ilman huoltoja. Se ei ole mahdollista. Jos olisi, sitä tehtäisiin jo nyt.

Minusta omistajaohjauksen tulisi puuttua ongelmiin, joita VR:n palveluissa tällä hetkellä ilmenee: lipun oston ongelmiin, esteettömyysongelmiin, konduktöörien puutteeseen lähijunissa. Hallituksella on valtionyhtiössä 100 prosentin direktio-oikeus. Myös ongelmiin törmätessä omistajaohjauksen tulee toimia. Hallitus on itse kuitenkin puuttunut VR:n toimiiin, esimerkiksi leikannut ostoliikenteestä, kuten Karjaalta. Lipunmyyntiongelmiin olisi voinut puuttua, sillä ongelmia on ilmennyt kesästä asti esimerkiksi Tampere—Lahti-lähi-liikenteessä.

Arvoisa puhemies! [Puhemies koputtaa] Olemme varmasti yhtä mieltä siitä, että raide-liikennettä tulee kehittää, [Puhemies koputtaa] ja toivottavasti löydämme tulevaisuudessa siihen yhteisymmärryksen.

17.54 Katri Kulmuni kesk: Arvoisa puhemies! Tästä debattikeskustelusta ainakin minulle tuli se käsitys, että ilmeisesti vasemmistoliittoa lukuun ottamatta itse asiassa kaikki puolueet tässä salissa kannattavat jonkinlaista kilpailun lisäämistä meidän junaliikenteeseemme. Nyt kuitenkin kun sitä tehdään, niin kritiikki on sitten se, että se on väärin tehty. [Välihuutoja] Joka tapauksessa kaikkien puolueiden puheenvuoroissa tuli esille se, että kilpailua täytyy lisätä. Ja erittäin yllättävää oli ehkä se, että vihreät vielä kuitenkin marraskuussa

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

2015 olivat sitä mieltä, että isoista kaupungeista pitäisi aloittaa tämä kilpailuttaminen, ja nyt sitten kun sitä lähdetään tekemään, te olette kuitenkin mukana välikysymyksessä, joka mahdollistaisi sen. Pidän sitä aika harmillisena ja eriskummallisenakin, kun kuitenkin jaamme sen saman huolen suuresta kuvasta, että miten voimme vähentää vaikkapa ilmas-
tolle haitallisia päästöjä tässä maassa.

Joka tapauksessa tärkeintä on tietenkin se, miten me saisimme raiteille enemmän junia, miten me saisimme juniin enemmän ihmisiä ja miten me saisimme enemmän junavuoroja ja yhteyksiä.

Totta kai on hirvittävän tärkeää katsoa, että mitä muualla on tehty. Ja on hirvittävän harmillista, että Suomella ei ole ollut raideyhteyttä vaikka Länsi-Eurooppaan. Ja nyt siihenkin on avautumassa mahdollisuus, osittain myös tämän uudistuksen kautta, ja pidän erittäin tärkeänä sitä, että — valitettavasti se linjaus, joka VR:llä on vaikuttanut viime vuosina olevan, että ei niinkään ole haluttu eri alueiden, erilaisten seutujen, raideyhteyksiä ja junayhteyksiä kehittää vaan hyvin keskushallintojohtoisesti on kehitetty vain tiettyjä alueita — tämä tulee mahdollistamaan sen, että meille syntyy uusia, aivan kotimaisia toimijoita, jotka voivat sitten liikennöidä myös paikallisemmin. Esimerkiksi Ruotsissakin pohjoisen yhtiö on neljän maakunnan omistama. Että kyllä ne ihan ruotsalaisissa käsissä ovat siellä.

17.56 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Hallituksen logiikka on iänikuisen vanha, samaa kaavaa toteuttava ja moneen kertaan jo testattu ja huonoksi todettu: myydään tai muutoin luovutetaan valtion ydintoimintoja tai omaisuutta yksityisille, ja tämän teon jälkeen todetaan, että huonosti kävi — kuten tapahtui esimerkiksi sähkö- ja tietoverkkojen myynnissä sekä Vanhasen hallituksen päätöksessä myydä lannoiteyhtiö Kemira norjalaisille.

Ymmärtäisin edes jollain tavalla ajattelua kilpailusta, jos meillä kulkisi kahdet tai kolmet raiteet joka paikassa, mutta kun lähes aina on vain yhdet raiteet, niin niille tulee sitten uudelle toimijalle monopoli. Mikä valinnanvapaus kansalaisille tällä tavalla muka tulee, ja millä logiikalla palvelu paranisi tai lippujen hinnat alenisivat? Tieliikenne on aivan eri asia, kun eri yhtiöiden linja-autoja mahtuu kulkemaan teillä yhtä aikaa. Silloin voi hinnoilla ja asiakaspalvelulla kilpailla.

Hallitus on suunnitellut VR:n kaluston antamista yksityisten yritysten käyttöön. Mikä se sellainen markkinatalous on, jossa yrittäjän ei tarvitse investoida omaan kalustoon ja alalla jo toimiva pakotetaan antamaan kalustonsa uuden toimijan käyttöön? Minusta se kuulostaa epäreilulta, voisi sanoa jopa: rosvoamiselta. Kuinka te hallituksessa olette edes kuvittelette, että teillä olisi oikeus pistää palasiksi 100 vuoden aikana Suomen kansalle kertynyt omaisuus? Ostakoon jokainen alalle haluava omat veturinsa ja vaununsa. VR:n kalusto on VR:n, ja näin myös pysyköön.

Mitä muuta yhteiskuntamme ydintoimintaa tämä hallitus vielä haluaa antaa yrityksille? Hmmm, sosiaali- ja terveydenhuollon, postipalvelut, työllisyyspalvelut? Onko hengitysil-
makin kohta Suomessa sellaista, jonka joku yritys omistaa? Eikö hallituksen mielestä valtion kuulu olla vahva ja pitää huoli siitä, että joka puolella Suomea voi asua, elää, tehdä työtä ja kulkea junalla? Luuletteko, että yrityksiä kiinnostaa tulla liikennöimään meidän harvaan asutuille alueille, joissa junamatkustajia on vähemmän? Suomessa kun on kannattavia ja vähemmän kannattavia reittejä. Valtion budjetistako kaivatte sitten rahaa, jotta meillä harvaan asutuilla seuduilla junat jatkossa kulkisivat? En usko, että rahaa löytyisi, kun sitä ei ole nytkään löytynyt riittävästi, ostoliikennettä on vähennetty ja junat ei-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

vät enää pysähdy pikkupaikkakuntien asemilla, kuten vaikka meillä Etelä-Savossa Hauki-vuorelle kävi. [Puhemies koputtaa]

No, nämä uudet VR:n kilpailijat sitten ajaisivat valtion rautateillä, VR:n kalustolla — ja te hallituksessa kuvittelette, että tästä se taivas aukenee. Työntekijöiden palkkoja dump-paamallako ajattelitte matkalippujen hintoja alentaa? Tällainen ajattelu ei kyllä minua yl-lättäisi, tähän on ollut Sipilän hallituksen linja: pakotetaan palkansaajat kikyyn, jolla alennettiin palkkoja, valtionyhtiö Postissa halpuutetaan työntekijöitä halvempien ja huo-nompien sopimusten piiriin, ja koko ajan pienennetään tavallisen ihmisen ostovoimaa.

Arvoisa puhemies! EU:n vetureita ja junia rautateillä ajavien veturinkuljettajien hyväk-symisestä annetun direktiivin mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava tarvittavien toi-menpiteiden toteuttamisesta sen varmistamiseksi, ettei rautatieyrittäjä tai rataverkon haltija saa perusteetonta hyötyä toisen rautatieyrittäjän tai rataverkon haltijan maksamista kuljet-tajan koulutuskustannuksista, jos kuljettaja siirtyy toisen rautatieyrittäjän tai rataverkon haltijan palvelukseen. Miten hallitus ajattelee huolehtia nyt sitten tämän lain noudattami-sesta? Nykyiset rautatiealan ammattilaiset ovat VR:n kouluttamia. Aiotteko ottaa tämän rautatiealan kuljettajakoulutuksen opetusministeriön alaisuuteen ja kouluttaa raideliiken-teen ammattilaisia, kuten muillekin aloille koulutetaan ammattilaisia, yhteiskunnan voi-min? Nyt koulutuksen maksaa VR, eikä se ole halpaa. Tämä poikkeaa muusta ammatilli-sesta koulutuksesta siinä, [Puhemies koputtaa] että koulutukset ovat VR:n tilaamaa ja mak-samaa koulutusta ja VR valitsee opiskelijat koulutukseen.

Arvoisa puhemies! Minulla olisi ollut vielä yksi kappale, mutta voin pyytää sitten uuden puheenvuoron.

18.02 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Tämä välikysymyskeskustelu on ollut omalla laillaan kummallista. Välillä tuntuu, että tätä välikysymystä ei olisi tarvinnut ollenkaan tehdä, kun salissa vallitsee melkein pä yksimielisyys siitä, että rataverkon käyt-töä on tehostettava ja parannettava. Mutta kaikki menee kuitenkin väärin: taas oli kysy-myksessä niin sanottu väärin sammutettu tulipalo.

Mutta vakavasti puhuen: Edelliseen edustaja Taavitsaisen puheenvuoroon voisi sanoa, että ei kannata maalaila sellaisia mörköjä seinille, kun niitä ei kuitenkaan tässäkään asia-sa ole. Kylmä tosiasiahan kuitenkin on se, että saadaksemme rataverkolle ja tämän maan talouselämälle, molemmille, enemmän sitä positiivista säpinää, lisää töitä, lisää talouskas-vua pitää myös rataverkon käytössä olla uusia näköaloja. On kuitenkin tosiasia, että VR:n omaisuus, tässä tapauksessa valtion omaisuus, rataverkko, säilyy edelleen ja muut omai-suuserät säilyvät edelleen valtion omistuksessa yhtiön kautta. Ne eivät ole kaupan eikä nii-tä myydä, se kannattaa nyt alussa muistaa, ennen kuin lähtee muuta perustelemaan.

Jokainen tietää, että rataverkon kunto vaatii töitä. Se ei ole paras mahdollinen tällä het-kellä, kuten kaikki tiedämme. Mutta muutoshan on jo tapahtunut, arvoisa puhemies: tällä vaalikaudella on satoja miljoonia euroja laitettu lisää rahaa perustienpidon ja perusradan-pidon korjaukseen, ja tulos rupeaa pikkuhiljaa näkymään. Mutta on täysin selvää, että kun yksi 10 vuotta on menty ihan väärään suuntaan, rahoja on koko ajan vähennetty, niin nyt sitten kun kelkka on kääntynyt parempaan suuntaan, niin eihän se vuodessa korjaudu, ei tietenkään, eikä kahdessakaan. Tällä samalla menolla pitää jatkaa noin viisi vuotta, niin sit-ten päästään tilanteeseen, jossa nämä hoitorästit on hoidettu pois — koskee myös alempaa tieverkkoa. [Välihuuto] — Sama koskee VR:n rataverkkoa, ne tulevat samoilla perustien-pidon ja perusradanpidon rahoilla hoidettua. Eliikä aivan kuten taloudessakin: jos kahdek-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

san vuotta mentiin väärään suuntaan, niin ei sieltä vuodessa tulla takaisin. Vaatii pitkäjänteistä työtä, ja minä uskon, että Suomessa on viisautta ja halua korjata tämä tilanne.

Kuten ministeri Berner omassa avauspuheenvuorossaan sanoi, kattavan rataverkon ylläpito vaatii jatkossakin julkisia panostuksia. Se on aivan selvä asia. Ja ministeri Bernerin sanoma tässä asiassa ymmärtääkseni tuli eduskunnalle täysin selväksi: valtio ei jätä rataverkkoa rapistumaan, vaan se tulee pitämään huolen siitä, että saamme sen kuntoon, yhä parempaan kuntoon ja yhä parempaan käyttöön.

Ympäristön tilan takia on aivan välttämätöntä, että junarataliikennettä, junien liikennöintiä ja rautapyörillä kuljetettavaa tavaraa, on yhä enemmän, ja sitä liikennepainetta vähennetään nimenomaan maantieverkolta, koska maantieverkon korjaaminen, valtavien vaurioiden korjaaminen siellä, maksaa todella paljon. Se on myös liikenneturvallisuuden kannalta arveluttavaa, kun raskaat rekat jatkuvasti jyräävät teitämme pitkin aiheuttaen vaaratilanteita. Raskas liikenne kuuluu teräs-, rautapyörille, ja sen pitäisi kuulua yhä enemmän myös sisävesiliikenteelle, mutta se tässä maassa on kyllä niin perusteellisesti laiminlyöty, että sen tarinan kerron joskus toiste, siihen ei ole nyt valitettavasti aikaa.

Tässä rataverkon kehitystyössä on tietenkin mukana Valtionrautateiden sekä työntekijäporukka täysimääräisesti että myös yhtiön johto, eikä mistään salaliitosta tässä asiassa ole kysymys, vaan on toimittu avoimesti kaikkia osapuolia kunnioittaen. Tässä tilanteessa ei ole sitä vaihtoehtoa, että jäisimme tässä kehitystyössä ikään kuin tilanteeseen, että pidetään kaikki ennallaan ja kaikki on hyvin. Niinhän ei suinkaan ole.

Rautatieverkkoa kehitetään, kuten ministeri Berner sanoi, ja omana kannanottonani asiaan toivon, että ratayhteyden luominen ja rakentaminen Jäämerelle otetaan tosissaan ja haetaan siihen Euroopan unionin TEN-verkotorahaa niin, että saadaan tällainen uusi liikennereitti avattua, koska on selvä asia, että uusi liikennereitti tuo uutta toimeliaisuutta myös pohjoisen talouteen, jossa muun muassa kaivosteollisuus kasvaa hurjaa vauhtia.

Ilmastotavoitteiden kannalta tämä nyt käsittelyssä oleva asia on äärimmäisen tärkeä, ja toivon, että se menestyy ja saadaan rautateille lisää käyttöä — sitten VR:kin säilyy, valtionomistajuushan tässä säilyy, kuten tiedämme, ja saadaan tämä kalusto ja rataverkko mahdollisimman hyvään käyttöön. Siellä maaseudulla sitä VR:n ylläpitämää liikennettä on niin vähän, että ei siitä kannata nyt meteliä pitää, kun sitä ei ole. Jos sinne jotakin tulee, niin se on aina voitto.

Arvoisa puhemies! Lopuksi: Kun katsotaan suomalaisen talouden tämänhetkistä kehityskaarta, se on erittäin hyvässä vauhdissa tällä hetkellä. Metsäteollisuudella menee todella hyvin. Puuta hakataan kohta 15 miljoonaa mottia enemmän per vuosi. Se on valtava määrä tonneja kuljetettavaksi. Ja toinen asia on kaivosteollisuus, joka luo myös [Puhemies koputtaa] lisää intensiteettiä ja tuo lisää kuljetettavaa.

18.07 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Tänäänhän on käyty värikästä keskustelua VR:stä ja raideliikenteestä ja sen tulevaisuudesta välikysymyskeskustelun muodossa, ja hyvä niin. Yhtenä isona asiana on noussut keskustelussa, onko riittävästi hallitus panostanut tulevaisuudessa infrainvestointeihin ja paljonko määrärahoja siihen on luvassa. Korjausvelka-asiaa tässä hallituksessa on mielestäni erinomaisen hyvin viety eteenpäin niin raideliikenteen kuin maantieliikenteenkin osalta, ja siitä kiitos hallitukselle. Tämä uudistushan, mikä nyt on lähdössä liikkeelle, on monivuotinen hanke, ja näillä näkymin tämä on maalissa vasta vuonna 2026. Onko se sitten nopeata vai hidasta valmistelua ja asioiden

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

eteenpäinvienttiä, voi jokainen päätellä. Itse pidän tätä harkittuna ja hyvin valmisteltuna hankkeena, jota maltilla viedään eteenpäin yhdessä eri toimijoiden kanssa.

Kaikenlainen kilpailu on täällä saanut kuitenkin mielestäni varsin yksimielisen vastaanoton. Sinällänsä raideliikenteen kilpailuttamista ei täällä ole juuri vastustettu. Näyttää vain siltä, että tapa, millä tämä asia viedään eteenpäin, on väärin toimittu.

On noussut esille myös VR:n osingonmaksukyky ja se, onko se tärkeää. Minua hämmästyttää opposition asenne siitä, kuinka tärkeä VR:n osingonmaksukyky on. Pitää muistaa, että kahden viimeisen vuoden osingonmaksut antavat hiukan vääristyneen kuvan VR-Yhtymän osingonmaksukykyvistä ja tilasta. Suurin osahan tuloksesta koostuu muista kuin VR:n toiminnoista, kuten tavarankuljetuksesta ja radanrakentamisesta, ja ovat toimialoilla, joilla VR toimii kilpailullisessa ympäristössä ja pystyy tästä huolimatta tekemään hyvää tulosta, mitä täällä on monta kertaa epäilty — että jos mennään kilpailutukseen raideliikenteessä, niin tuloksetkky ei olisi mahdollista. VR:n osingonmaksukyky on vaihdellut merkittävästi. Vuosina 2010—2013 VR ei maksanut lainkaan osinkoja, ja vuonna 2015 oli sitten tämä huippuvuosi eli ne olivat 20 vuoteen parhaimmat osingot. VR:n liikevaihto on toisaalta taas laskenut jyrkästi, joten hyvä osingonmaksukyky on ollut tehostamistoimien seurausta, ja muun muassa työntekijöiden irtisanomiset ovat olleet kohteena, ja itse pidän sitä vähän kyseenalaisena tapana nostaa osingonmaksukykyä, mitä täällä opposition puheenvuoroissa on kovasti pidetty tärkeänä. Näenkin vähän ristiriitaisena, että kun työntekijöitä irtisanotaan, niin sitten osingonmaksukyky paranee, ja tämä on ollut opposition mielestä hyvää VR:läistä politiikkaa.

Maakunnista on paljon esitetty myös huolta, että maakunnissa ei olisi tilaa raideliikenteelle. Uskon kyllä, että raiteilla on tilaa ainakin omassa maakunnassani Kymenlaaksossa, Kaakkois-Suomessa, Etelä-Savossa. Se on selvää, että raideinfran pitää olla siinä kunnossa, että sinne pystytään liikennettä lisäämään, mutta niin kuin täällä ministerin puheenvuorossa jo kuultiin, VR on omilla toimillaan supistanut jo 10 prosenttia liikennettä, ja vähintään se 10 prosenttia on kasvunvaraa ilman muuta.

On myös nostettu keskusteluun tämä EU:n neljäs rautatiepaketti, missä kilpailun avaaminen on se lähtökohta eikä sinällänsä kilpailuttaminen, ja on tärkeää huomioida, että tämä mahdollistaa nyt sitten ympäri Suomea kilpailun avaamisen. Aika näyttää sitten, kuinka paljon sitä yksityistä toimijaa sinne raideliikenteeseen on tulossa. Suomessa mielestäni tämä käyttöoikeussopimusmalli on erittäin hyvä tapa, millä tämä kilpailuttaminen suoritetaan. Sitten kaikilla alan toimijoilla on laadukas ja hyvä kalusto käytettävissä, ja kalustoyhtiö hoitaa kaluston kunnon ja huollon, ja näin ollen myös se kalustoyhtiö tekee omalla tavallaan sitten hyvää tulosta.

18.12 Sirpa Paatero sd: Arvoisa herra puhemies! Tämän päivän paikallinen uutinen meillä oli, että Kotkan ja Kouvolan välisiä junia korvataan busseilla. Sillä oli hyvä aloittaa tämän päivän välikysymyskeskustelu. Kylläkin radan kunnostustöiden vuoksi, mutta tämä ei ole ihan ensimmäinen eikä varmaan viimeinen kerta.

Mitä pidempään tätä välikysymyskeskustelua on tänä päivänä käyty, olen todennut, että sille on yhä enemmän tarvetta. Jo silloin aikaisemmin, kun tehtiin välikysymys siitä, että lakkautettiin junavuoroja, saatiin parannusta, eli hallitus muutti linjaansa. Toivon, että myöskin tämän välikysymyksen jälkeen hallitus muuttaa linjaansa, ja sehän on välikysymysten tarkoitus: jos ei hallitus kokonaan kaadu, niin tulee järkevämpiä päätöksiä.

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

Tässä on ollut kolme eri näkökohtaa. Ensimmäinen näkökohta on kilpailutuksen muoto ja kritiikki sen toteuttamiseen, toinen näkökohta ovat nykyiset ongelmat, joita VR:n toiminnassa, niin lipunmyynnissä kuin muussakin, on, ja kolmantena näkökulmana valtion omistajuus ja valtion omistajaohjaus. Näihin muutama sana.

En millään pysty käsittämään sitä ajattelua, että meillä on valtionyhtiö, jonka omistajaohjaukseen ministeri ei mitenkään puutu, niin että lipunmyynti tai asemat, jotka pistetään kiinni, tai ostoliikenne, joka lopetetaan, olisivat yhtäkkiä olleet vain ministerin ulkopuolella tehtyjä asioita. Jos ministeri haluaa omistajaohjata, niin aivan varmasti hän pystyy myöskin pistämään ojennukseen yhtiöitä palveluiden tarjoamisen kannalta. Siitä syystä en usko siihen ajatukseen, että vain siinä tapauksessa, että meillä on kilpailtu palvelu, palvelu voisi parantua, sillä edelliset versiot esimerkiksi VR:n lippujen joustavista hinnoitteluista ja muista on pystytty tekemään tämän nykyisen yhtiön mallin sisälle.

Neljästä selvityksestä, jotka on tähän taustaksi tehty, kolme antaa tyrmäävän tuloksen siitä, että tämä on valtiolle kokonaistaloudellisesti negatiivista. Ja mitä tekee hallitus? Ottaa sen yhden, joka on kaikkein kevyimmin tehty selvitys, joka on vielä tehty sisäisillä järjestelyillä, ja uskoo siihen, että kaikki paranee, kun pistetään se. Ja näitten kolmen selvityksen tulos on se, että palvelut eivät parane, ne maksavat valtiolle lisää, mahdollisesti asiakkaille lisää, ja osinkojen tuotto vähenee. Neljäs raideliikennepaketti ei pakota tähän järjestelyyn eikä tällä aikataululla, ja voi olla, että me emme pysty sitä oikeaa kilpailutusta siinä kohtaa enää tekemään, jos tämä runtataan tällaisella mallilla nyt valmiiksi.

Omistajaohjausta olisi voinut tehdä tässä kilpailutusasiassa paremmin, mutta myöskin nykyisen yhtiön toiminnassa. Meillä on esimerkkejä kilpailutuksista, ja esimerkiksi Britanniassa meni koko järjestelmä, ei nyt solmuun, mutta huononi, ja toisaalta niillä alueilla, missä se parani, hinta kallistui. Ruotsissa on valtio joutunut laittamaan yhä enemmän ja enemmän rahaa ostopalveluliikenteeseen. Elikkä valtiolle se on tullut kalliimmaksi, asiakkaiden kohdalta kyllä parantunut. Mutta tähän pitää sitten varautua myöskin Suomessa, että se maksaa valtiolle enemmän.

Mahtuuko lisää liikennettä sinne? Tästä on hyvin erilaista näkemystä. Harvemmin asuville alueille varmaan mahtuu mutta pääkaupunkiseudun raiteelle ei. Junia ja vetureita tarvitaan lisää, jos niitä halutaan ottaa kahteen eri käyttöön. Kun nyt on samat veturit yhteiskäytössä niin henkilöliikenteessä kuin tavaraliikenteessä, niin jos ne halutaan eriyttää, se vaatii kalustoyhtiöltä eri tavalla, plus että tarvitaan uusia. Enkä tiedä, onko ihan reilua, että avataan kilpailu niin, että toiset luovuttavat kalustot ja jotkut tulevat käyttämään niitä.

Maakuntien järjestämiseen en usko. Meillä on nähty, mitä tarkoittaa maakuntien lentoliikenteen tukeminen, ja etenkin kun tulevaisuudessa maakunnat ovat — sitten kun ne ovat tai jos ovat — yleiskatteellisia budjetiltaan, niin on vaikea nähdä, mitenkä sieltä sote-budjetin tai työllistämisbudjetin sisältä kaivettaisiin junaliikenteeseen lisää rahoitusta, koska ainakaan tällä hetkellä maakunnille ei ole semmoista erillistä rahoitusta tulossa.

Tehdään siis markkinoiden uusjakoa tässä kohtaa. Ei haluta pitää valtionyhtiöiden arvoa eikä haluta taata osinkojen saantia.

Erään toivomuksen sain: milloin tulee Kouvola—Lappeenranta-lähijuna? Tällöinen toivomus tuli tekstiviestillä. Ja toinen toivomus: milloin tulee rantarata täältä Helsingistä itään eikä vain länteen?

18.18 Jyrki Kasvi vihr: Arvoisa puhemies! Edustaja Kulmunin ja monen muunkin hallituspuolueen edustajan hämmennys siitä, miten esimerkiksi vihreät voivat olla mukana vä-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

likysymyksessä, vaikka emme aina kaikkialla ja kaikissa olosuhteissa vastustakaan junaliikenteen kilpailuttamista, kertoo paljon tämän hallituksen suhteesta kilpailuttamiseen. Kilpailuttaminen on hallituspuolueille itseisarvo kuin Harry Potterin taikasauva, että heilauttamalla kaikki muuttuu hyväksi — kilpailutus. [Puhuja heilauttaa kättään] Todellisuudessa kilpailuttamisen voi tehdä hyvin tai huonosti tai hyvin huonosti, aivan kuten julkinenkin palvelun.

Niin kauan kuin emme oppositiossa ole varmoja, koska emme edes tiedä, mitä hallitus on käytännössä tekemässä Suomen rautateiden henkilöliikenteelle, meidän on pakko esittää kysymyksiä, jopa välikysymyksiä. Tässä on kyse Suomen junaliikenteen tärkeimmästä muutoksesta sitten VR-Yhtymän perustamisen. Raideliikenteen kehittäminen on pitkäjänteistä työtä, johon myös seuraavan hallituksen on sitouduttava, ja seuraavassa hallituksessa voi olla mukana myös muita kuin nykyiset hallituspuolueet. Siksi oppositio kannattaa pitää mukana alusta alkaen. Avoimuus ja parlamentarismi — ne ovat hyviä periaatteita myös tässä raideliikenteen uudistamisessa.

18.19 Satu Taavitsainen sd: Arvoisa puhemies! Jatkan tuosta, mihin äsken jäin, eli tästä rautatiealan kuljettajakoulutuksesta, joka siis tällä hetkellä on niin, että sitä ei anneta meillä toisen asteen ammatillisissa oppilaitoksissa, vaan se on VR:n maksamaa, tilaamaa koulutusta, ja vielä EU-direktiivi sanoo, että jos kuljettaja sitten siirtyy toisen rautatieyrityksen palvelukseen, niin tällöin valtion on huolehdittava siitä, että tämä toinen toimija ei saa perusteetonta hyötyä tämän toisen haltijan maksamista kuljettajankoulutuskustannuksista. Olisi hyvä tietää, aikooko hallitus nyt sitten muuttaa tämän systeemin. Itse tietenkin toivoisin sitä, että meillä toisella asteella koulutettaisiin rautatiealan ammattilaisia, ihan niin kuin kaikkia muitakin ammattilaisia Suomessa yhteiskunta kouluttaa.

Jotta me saavutamme Pariisin ilmastopöytäkirjan tavoitteet, meidän on ehdottomasti rakennettava lisää oikoratoja, lisää kaksois- ja kolmoisraiteita ja uusia yhteyksiä ja nopeutettava ja parannettava meidän nykyisiä raiteita sekä ratapihoja — tällä hetkellä on kymmenen tärkeää ratapihaa, jotka tarvitsevat välitöntä korjausta — sekä sitten koulutettava näitä raidealan ammattilaisia. Päästövähennykset tietenkin maksavat, mutta niitä ei voi laittaa tulevien sukupolvien maksettavaksi, vaan on toimittava nyt, ja ihan lähivuodet ovat jo todella kriittisiä. Elikkä pitää rakentaa ratoja ja omistajaohjata VR luomaan hyvää asiakaskokemusta ja uutta liiketoimintaa, esimerkkinä vaikka parin viikon päästä Kouvolasta lähtee kilometrin pituinen konttijuna Kiinaan, ja sinne lähtee meidän suomalaisia tuotteita Kiinan markkinoille. [Puhemies koputtaa] Elikkä hallituksen pitää tehdä kansaa palvelevia esityksiä, ja nyt nämä toimet eivät ole sitä olleet, ja siksi kannatan epäluottamuslausetta hallitukselle.

18.21 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa herra puhemies! Vielä yksi tärkeä huomio tästä asiasta jäi tekemättä, ja siksi pyysin uuden puheenvuoron. Siitä, että rataverkko ja liikenneverkko yleensä ovat kansallista omaisuutta, meidän pitää tiukasti pitää kiinni, se on selvä asia. Ja mitä tulee VR:n käyttämän rataverkon jatkokäyttöön ja lisäkäyttöön, niin se vaatii kyllä sellaisen asenteen, että annetaan tässä maassa ihan aidosti mahdollisuuksia muuhunkin kuin siihen, että vain pääkaupunkiseudun nopeaa lähiliikennettä kehitetään ja kaikki muu on sitten sivuseikka.

Kerron yhden esimerkin. Vuonna 2010 VR Cargo ilmoitti, että Outokummussa oleva Sysmäjärven asema muutetaan puunlastauslaituriksi normaalin asemapaikan sijasta. Elik-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

kä kysymys olisi muutoksesta, joka ei olisi mahdollistanut enää kappaletavaran käsittelyä sillä asemapaikalla. No mitä se olisi merkinnyt? Se olisi merkinnyt tätä: Sysmäjärven asemalla olevalta pistoraiteelta, paikallisen Piippo Oyj:n tehtaalta — joka kyseinen tehdas tuottaa valtavan määrän erilaista polyeteenistä tuotettua materiaalia, lähinnä verkkoja ja naruja, muun muassa — se materiaali menee Australiaan saakka, missä heinät paalataan kyseiseen verkkoon. Tämä kyseinen tehdas toimittaa kaikki verkot sinne. Se on lähes monopoliasemassa, kun se saa sen. Niillä on niin hienot systeemit, millä he ovat tämän tuotantonsa organisoineet, ja ennen kaikkea ne keksinnöt, jotka he ovat asiaan tehneet. VR Gargo päätti, että lakkautetaan tämä liikenne, kun raaka-aine tulee Kazakstanista granulattina säkeissä ja sitten se jalostetaan kyseisellä tehtaalla ja lyödään valmis tuote takaisin junavaunuun ja se lähtee takaisin Niiralaan, josta se menee rajan yli ja sieltä kohti markkinoita. Tällä VR:n päätöksellä olisi tämä asema lakkautettu ja iso tehdas olisi joutunut puolaan, käytännössä ylivoimaisiin vaikeuksiin. Nähtävästi VR:n kyseisillä henkilöillä oli tarkoituksena lakkauttaa se tehdas ja saada se siirtymään jonnekin muualle Outokummusta. Tämä on esimerkki, minkä takia meidän pitää kehittää liikenneverkkoa ja rataverkkoa tässä maassa: ei voi olla niin, että sitä käytetään aluepoliittisena lyömävälineenä. Tämä tapaus sattui 2010, ja seurasin sitä suurella jännityksellä ja lähes järkyttyneenä, että voidaan-ko tällä keinoin valtionyhtiössä toimia — yksi pieni tehdas, paikkakunnalle äärimmäisen tärkeä, lähes sata työpaikkaa, voiko valtionyhtiö toimia näin?

Sama koskee Ilomantsin radan loppuosaa. Valtio ei antanut siihen, ikävä kyllä, budjetista rahaa. Alkupää siitä puuradasta on korjattu, loppuosan noin 40 kilometriä odottaa vielä rahoitusta, vaikka siitä on Vanhasen kakkoshallituksen aikana tehty päätös, että kyseinen rataosa korjataan, koska se on tärkeä Suomen puuliikenteen takia. Se on tänäkin päivänä toimiva radanpätkä, jolle tulevaisuudessa on suunniteltu lisäkäyttöä. Uskon kyllä, että se vielä jonain päivänä korjataan, ja pitääkin korjata, koska jos me haluamme aidosti puuta lisää tämän maan teollisuuden raaka-aineeksi eri muodoissaan, meidän on laitettava kuntoon se rata ja monta muuta rataa.

Ja asennon tässä suomalaisessa yhteiskunnassa pitää muuttua. Ei voi olla niin, että joku VR:n johto määräisi, missä päin saa puuta kuljettaa tai missä saa kappaletavaraa kuljettaa. Kyllä lähtökohdan pitää olla, että teollisuutta palvellaan — eikä niin, että kun esimerkiksi Kiteellä olevalla terästehtaalla pistoraide menee paikalliselle terästuotantolaitokselle, joka tuottaa muun muassa metsäteollisuuden puunkäsittelylaitteita eri muodoissaan ja toimittaa niitä ympäri maailmaa, niin siitä pistoraiteesta on ollut valtava riita, että voidaanko nyt vaunu pari työntää siitä ratapihalta sinne kyseisen tehtaan pihaan vai eikö saa. Valtavaa kissanhännän vääntöä jonninjoutavasta asiasta. Pitäisihän nyt olla itsestäänselvyys, että kun on Venäjälle lähtevä tavara, se voidaan suoraan pakata VR:n kyytiin ja viedä siitä rajan yli Venäjälle ja siitä perille halvimalla ja ympäristön kannalta parhaalla mahdollisella tavalla. Siellä pitää kiistellä siitä, että tehdäänkö sellainen, kun VR:n joku herra on päättänyt, että ei saa siirtää vaunuja siitä yli.

Tämä vain on näin, edustaja Taimela, vaikka te puhaltelette siellä. Tämä on karmeaa totta. Olen samaa mieltä teidän kanssanne, olin itse järkyttynyt. Tämä on aivan järkyttävää politiikkaa, jos tällä keinoin menetellään jatkossakin. Kyllähän yhtiön pitää... Se on tapahtunut jo vuosia sitten, 2010 tapahtui tämä ensimmäinen. Ei ollut silloin Berner edes ministerinä, oli omissa hommissaan silloin. Mutta toivon, että tässä asennetta muutetaan. Meidän kaikkien suomalaisten, meidänkin on muutettava asennetta, että palvelu yhtiöille toimii, kuljetuksia tarjotaan ja niitä tehdään mahdollisimman hyvin Suomen luonnon kannal-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

ta, talouden kannalta ja yrityksen kannalta. Tämän takia pitää saada tähän systeemiin vähän eloisuutta lisää. Sellainen menettely, että yhtäkkiä lakkautetaan rautatieasema, jotta siltä ei voida kuljettaa ja yhtiö joutuu pulaan, eihän se ole normaalia. Samoin tämä Kiteen homma: jos pannaan [Puhemies koputtaa] se raskas metallitaakka kumipyörille ja viedään [Puhemies koputtaa] Venäjän läpi, se ei toimi ja yhtiö loppuu. [Puhemies koputtaa] Tätä ei varmaan kukaan halua.

18.26 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa herra puhemies! Kun täällä on kovasti epäilty VR:n kaluston riittävyttä tässä tulevassa mahdollisessa tilanteessa, niin VR:hän on jo nyt varustautunut — niin kuin tuossa päivän keskustelussa kävi ilmi — uusilla sähkövetureilla. Tällä hetkellä sähkövetureiden kokonaismäärä on 166, ja kun tulevaisuudessa kaikki kaupat tulevat ja nämä optiot käytetään, mihin VR on jo sitoutunutkin, niin sähkövetureiden määrä on 223, eli kyllähän tämä silloin mahdollistaa paljon paremmin tällaisen kierättämisen, kilpailuttamisen ja myös eri yritysten käytön, se antaa tasavertaiset mahdollisuudet sitten.

Täällä on kovasti vaadittu, että yrittäjät lähtisivät ostamaan ensin veturin ja sitten kokeilemaan kilpailuttamista. Esimerkiksi itse kun olen henkilökuljetusalan yrittäjä, niin tämä tuleva tilanne mahdollistaisi minulle sen, että voisin lähteä Kymenlaaksossa tai Kaakkois-Suomessa mukaan henkilöbisnekseen: minä vuokraisin kalustoyhtiöltä veturin ja miettisinkin sitten omalta kohdalta, onko se kannattavaa bisnestä vai ei. Tämähän tässä on ideana, ja siellä raiteilla voi olla todellakin useampia yrittäjiä sitten katsomassa. Tämä olisi yksi vaihtoehto, millä Kouvola—Lappeenranta-välille voitaisiin saada sellainen henkilöjunayhteys, joka pysähtyisi vaikka Taavetin asemalla, missä tällä hetkellä VR ei halua pysähtyä, koska heidän mielestään on niin kiire Helsingistä Joensuuhun, että siinä asemalla ei kerkeä pysähtyä vaan annetaan se 3 minuuttia mieluummin sitten joensuulaisille. Tämä on hyvä peruste, mutta sen asian, löytyisikö tähän kysyntää, markkinat ratkaisevat sitten — ei varmaan joka välille. Mutta tämä uusi tilanne antaa mahdollisuuden tällaiselle yrittämiselle.

18.28 Sami Savio ps: Arvoisa puhemies! Tänään on tosiaan käyty pitkä välikysymyskeskustelu raideliikenteen nykytilasta ja tulevaisuudesta. Aihe on niin tärkeä, että hyvä sitä vieläkin on täällä jatkaa.

Raideliikenteen ja VR:n toimintaa tulee edelleen kehittää, se on täysin selvä asia. Nyt kun VR:n hallintoneuvoston puheenjohtajana on toiminut perussuomalaisten edustaja Ville Tavio, sinä aikana VR:n lipunhinnat ovat jo laskeneet merkittävästi ja tätä kautta myös matkustajamäärät kasvaneet. Se on ollut kaikkien etu, ja tätä hyvää kehitystä VR:n on syytä jatkaa.

Hallitus on kuitenkin valinnut toisen tien. Ministeri Berner ja koko hallitus itse asiassa ovat siirtämässä junat perustettavaan kalustoyhtiöön, josta yksityiset yritykset voisivat niitä sitten jatkossa vuokrata. Ainakaan omassa tiedossani ei ole, että tällaista kalustoyhtiömallia olisi käytössä muualla Euroopassa. Norjassa sitä on ilmeisesti harkittu, mutta se ei todennäköisesti tule käyttöön. On hieman syytä ihmetellä, mitkä kilpailun avaamisen hyödyt tällä ehdotetulla mallilla olisivat, jos uusia investointeja ei lainkaan tehtäisi. Varsinkin harvaan asutuilla alueilla junavuorot tuskin ainakaan lisääntyisivät, ja myös näillä Etelä-Suomen vilkkaammin liikennöidyillä reiteillä tulisi ensisijaisesti investoida pahimpiin pullonkauloihin radoilla, ja vasta sen jälkeen voitaisiin pyrkiä tilanteeseen, jossa samalla alueella olisi aidosti keskenään kilpailevia yhtiöitä. Se olisi todellista markkinata-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

loutta. Edes asiaa selvittäneet konsulttiyhtiöt eivät anna tästä suunnitelmasta puhtaita papereita, kuten täällä on moneen kertaan kuultu, ja valitettavasti nämä kaikki arviot eivät ole kaikilta osin edes vielä julkisia.

Arvoisa puhemies! VR:n toiminnassa on paljon parantamisen varaa, mutta kansainvälisessä vertailussa Suomen rautatiejärjestelmä on kuitenkin [Puhemies koputtaa] Euroopan huippuluokkaa Boston Consulting Groupin mukaan, ja kehotan siksi hallitusta varovaisuuteen omistajaohjauspolitiikassaan.

18.30 Jari Myllykoski vas: Arvoisa puhemies! Kaikki ne ikävät asiat, mitä tässä on esille tuotu VR:n toiminnasta, sietävät sen kritiikin. Ei satakuntalaisena voi olla kovinkaan tyytyväinen siihen, että emme ole päässeet edes kokeilemaan, vaikka 2011 hallitusneuvotteluissa oli esillä, että lähiliikennettä voitaisiin kehittää. Meillä satakuntalaisilla oli kovasti odotuksia muutaman kunnan, lähiön suhteen, joidenka keskustan läpi menee raideliikenne. Ei siihen vain sitten löytynyt sitä tahtotilaa, että Porista lähtevä juna olisi pysähtynyt Ulvilassa, Nakkilassa, Harjavallassa ja Kokemäellä.

Minä en usko, että tämän uuden kilpailutilanteen myötä maakunnille tulee mahdollisuus kehittää tätä liikennettä ilman, että on yhteistyötä niin, että meiltä Porista lähtee Tampereelle ja sitä kautta Helsinkiin henkilöliikennejuna eli kaukoliikennejuna. Jos ei näitä yhdessä pystytä kehittämään, niin sinne ei voi syntyä sellaista kilpailutilannetta, että tämä lähiliikennevuoro voisi olla kannattava. Pitäisi ehdottomasti tehdä niin, että siellä Kokemäellä olisi sitten se yksi asema, että Porista lähtevä niin sanottu Pendolino voisi pysähtyä Kokemäellä ja ottaa nämä lähikylien asukkaat ja Raumalta mahdollisesti lähiliikenteellä sinne tulevat ihmiset mukaan, ja sitä kautta yhdistellä näitä. Tämä kokonaisuuden hallinta on ollut valitettavasti sitä, että ollaan oltu henkilöliikennepainotteisesti ja unohdettu myös se, että sillä teollisella toimialueella Satakunnassa on erittäin paljon raskasta liikennettä, jota kaikkea ei voida öiseen aikaan kuljettaa. Ahtautta sielläkin on, vaikka tilaa on kyllä liikennöidä. — Mutta jos jatkan...

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Edustaja voi siirtyä puhujapöytäntöön. [Puhuja siirtyy puhujakorokkeelle]

Arvoisa puhemies! Pahoittelen, ajattelin, että olisin ollut pikajunan kyydissä, mutta hypäsin lättähattuun, joten jatketaan täältä sitten vähän verkkaisempaan tahtiin.

Kysymys on nimenomaan siitä, että tämä kokonaisvaltainen uudistaminen on jäänyt tekemättä, ja se nyt ei ole tämän hallituksen vika eikä edellistenkään hallitusten vika. Se on ollut meillä eduskunnassa mutta myös valtioneuvostolla se tahtotilan puute, että me olisimme uudistaneet meidän liikenneverkostoa, joka kulkee raiteilla. Liian paljon on tapahtunut sitä, että teollisuudella ei ole ollut mahdollisuuksia ostaa rautatiepalveluita, liikenne on siirtynyt kumipyörille. Ja kyllä tässä yhtenä yksittäisenä esimerkkinä on pakko ottaa se, että toivottavaa olisi Pori—Haapamäki-linjaus, joka sitten jatkuisi aina Äänekoskelle asti, eli meillä tämä poikittaisliikenteen ja ehdottomasti nimenomaan tavaraliikenteen osalta voitaisiin ottaa suunnitelmiin vakavasti. Ilman että tarvitsee sähköistää, me voisimme LNG-tekniikalla ottaa tämän raiteen käyttöön, jolloin me vapauttaisimme pääradan käyttöä enemmän henkilöliikenteelle ja sitä kautta nopeuttaisimme. Ilman kaksoisraidetta me voisimme ruveta kulkemaan, jos me vapauttaisimme tavaraliikenteen Pori—Haapamäki- ja yleensä poikittaisraideliikenteelle. Näin saisimme sitä meidän ilmaston kannaltakin tär-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

keää liikennettä siirtymään nimenomaan raiteille ja mahdollistaisimme elinkeinoelämän mahdollisuudet toimia. Mielestäni edustaja Hoskonen tarttui oikein karmeine esimerkkeineen tähän ongelmaan: kyllä meidän pitää lähteä koko kansakunnan, elinkeinoelämän ehdoilta ja heidän toimintatarpeittensa mukaan palvelemaan sitä, että raideliikenne todellisuudessa palvelee yrityksiä. On ikävää, että kun tavaraliikennettä vapautettiin, niin tiedossa oli, että kalustoa, joka olisi soveltunut kilpailijoille, romutettiin päämäärätietoisesti ja uudelle kalustolle asetettiin erittäin kovat vaatimukset, jotenka ne investoinnit olivat kalliita, vaikka samaan aikaan VR ajoi itse niillä samoilla vaunuilla.

Joten kokonaisvaltaisuutta tarvitaan. Kilpailu on hyvästä, paikallaan, mutta juuri tässä ja näillä asioilla, ilman suunnitelmallisuutta, kuka on se hämähäkki, joka pitää tästä koko verkostosta huolta niin, että tämä kansantaloudellinen näkemys tulee huomioiduksi siten, että henkilöliikenteen ja tavaraliikenteen yhdistäminen voi mutkattomasti sujua? On mielenkiintoista nähdä, koska tamperelaiset rupeavat huokailemaan, että nyt tarvitsee sen niin sanotun tunnelin alta, mille rakennetaan jäähalleja ja muuta... Ei sitä kautta vaarallisia kemikaaleja enää rannikolta kuljeteta, vaan me tarvitsemme Pori—Haapamäki-radan.

18.36 Satu Taavitsainen sd: Kiitos, arvoisa puhemies! Tartuin tuohon edustaja Hoskonen puheenvuoroon, jossa toitte esille niitä ongelmia, joita teillä siellä on ollut. Kysyisin sitten: miten näet, hallituspuolueen edustajana, kuitenkin tämän asian, että valta antaa aina mahdollisuuden toimia ja mitkään päätökset eivät tipahda mistään taivaasta, vaan ne ovat aina ihmiskätkettyä työtä? Kun valtio omistaa 100-prosenttisesti VR:n ja meillä on omistajaohjausministeri, joka varmaan silloin, kun nämä teidän pistoraidehankaluutenne ovat tapahtuneet, on ollut pääministeri, niin miksi valtio ei käytä sitä omistajan ääntä? Miksi?

Kaivoin oikein esille, ketkä ovat VR:n hallituksessa, ja nämä ovat kyllä ihan tuntemattomia nimiä. Täällä on puheenjohtajana ekonomi Hannu Syrjänen, sitten on diplomi-insinööri Heikki Allonen, on toimitusjohtaja Roberto Lencioni ja kauppatieteitten maisterit Tuija Soanjärvi, Kirsi Sormunen ja Maija Strandberg. Aivan tuntemattomia nimiä. Kuuntelevatkohan he nyt tätä keskustelua, mitä me olemme tänään käyneet, jotta he voivat ottaa tätä viestiä vastaan ja parantaa sitä VR:n toimintaa? Vai pitäisikö valtion omistajaohjausministerin sitten vaihtaa hallituksen jäseniä yhtiökokouksessa ja vaikka kansanedustajia sinne laittaa, jotta se yhtiö rupeaa palvelemaan kansaa?

Eliikkä kyllä valta antaa aina mahdollisuuden toimia, ja meidän ei pitäisi kokea olevamme ulkopuolisia ja että me emme voi asialle mitään. Tälle asialle kyllä voi, jos on tahtoa.

Ensimmäinen varapuhemies Mauri Pekkarinen: Tässä on edustaja Hoskosella puheenvuoro heti edustaja Pakkasen jälkeen, josta syystä menemme tässä järjestyksessä kuin on pyydetty. Ensiksi, edustaja Pakkanen, teillä puheenvuoro.

18.38 Markku Pakkanen kesk: Arvoisa puhemies! Olin kuulevinani, että opposition edustaja tuossa vaati jo VR:n hallituksen eroa. En nyt ihan siihen lähtisi. Tässä on käyty ihan asiallista ja hyvää keskustelua. Oli siellä muutama tuttu nimi ainakin minulle tuossa hallituksessa, ja toivottavasti he kuuntelevat tämän keskustelun. Tänään on VR saanut paljon palautetta, myönteistä ja vähän kritiikkiäkin, ja hyvä niin. Tämä on asiallinen paikka.

Täällä on esitetty VR:n lippujen hintoihin, paljonko niiden pitäisi olla, mikä on oikea hinta. Itse kuulun siihen ryhmään, että ihan halvoilla hinnoilla ei pysty VR eivätkä pysty bussiyhtiötkään hommaa hoitamaan, että kyllä matkoista pitää aina sellainen kustannukset

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

peittävä hinta saada ja katetta pitää saada, on se sitten valtionyhtiö tai yritys ja yrittäjä, miten se menee.

Sitten on mietitty tätä, kuinka raideliikenteessä voisi sitten sillä veturilla toimia. Niin se kumipyöräliikenteessäkin menee, että siellä saattaa yrittäjällä olla vain se nuppiauto omistuksessa ja kaikki muu on vuokrattua tavaraa, on se sitten kontti siellä perässä tai perävauunu, mitä se vetää. Samalla tyypillähän tämä kalustoyhtiö sitten vuokraa sitä omaa kalustoaan aina sille yrittäjälle kenties. Se on yksi vaihtoehto, on toki muitakin vaihtoehtoja, miten tämä kalustoyhtiö voisi sitten käytössä mennä.

Sitten täällä on kysytty, miten voisi yhteistyötä tehdä. Edustaja Myllykoski käytti erinomaisen hyvän puheenvuoron. Tuollainen syöttöliikennetyyppiin sen pitäisi ollakin sitten siellä maakunnissa ja paikalla, että on sitten se jatkoyhteys sinne suurempiin keskuksiin, jotta sinne pienille tai hiljaisemmille raideyhteyksille saadaan sitä väkeä liikkeelle, ja sillä sitten syötetään ja täytetään niitä Pendolinoja siellä Tampereella taikka Kouvolassa taikka Seinäjoella, missä sitten ainakin liikennettä syntyy.

18.40 Hannu Hoskonen kesk: Arvoisa puhemies! Todellakin, jos haluamme raiteille lisää kuljetettavaa, asenteen on muututtava.

Vielä siitä edellisestä esimerkistä, Outokummun tapauksesta. Lisäksi vielä sen alueen junaratojen lastauspaikkojen kohtelusta. VR on viimeisen 5 vuoden aikana lähes kaikkien pienten puunlastauslaiturien toiminnan lopettanut. Eihän siinä ole minkäänäköistä järkeä. Kun puu tulee metsästä kumipyörillä eli kuorma-autolla radanvarteen, niin totta kai se kannattaa tuoda siihen mahdollisimman lähelle radanvarressa olevalle lastauspaikalle. Sehän vaatii vain nosturiauton. Se kuorma-auto purkaa itse itsensä, sen kuorman, siihen radanvarteen tai suoraan vaunuun, kun siinä on pistoraide. Sen jälkeen veturi käy hakemassa sen pois. Ei se sen vaikeampaa ole. Mutta nyt, kun ne lakkautettiin, ei VR kuljeta. Ei sinne tule veturia enää.

Jos asenne kehittämisessä ja liikeyritysten palvelemisessa on tämä, niin eihän siitä tule mitään. Se Outokummun tapaus on niin karmiva, että minä monta viikkoa näin painajaisia siitä, voiko tämä olla tottakaan Suomessa yhtiöllä, joka maksaa paikalliselle kaupungille veronsa, antaa sadalle ihmiselle työpaikan, toimii maailmanmarkkinoilla menestyksekkäästi — on vallannut Australian markkinat melkein 100-prosenttisesti — ja saa raaka-aineensa ympäri maailmaa junalla ja veisi valmiin tuotteen junalla perille tai sinne markkinalle, mistä se sitten jaetaan eteenpäin. Ei tienkään Australiaan junalla mennä, mutta se menee sitten sinne jonnekin Vladivostokin satamaan ja ilmeisesti sieltä jatkaa matkaa laivalla. Elikkä mitä me tästä opimme? Tästä opimme sen, että meidän on pystyttävä tässä maassa ajattelemaan asioita uudella tavalla. Kun on joskus ollut jotakin, joka on toiminut hyvin, se on toiminut hyvin, kun Suomi on ollut sivistysvaltio ja hyvinvointivaltio. Mutta nyt on pikkasen ruvettava ajattelemaan tulevaisuutta eteenpäin, jos me haluamme pysyä sivistysvaltioiden ja elintasovaltioiden joukossa.

Katsokaapa vaikka nyt tätä käytävää keskustelua ilmastopolitiikasta, johon muuten tämä kuljetuspolitiikka aivan olennaisesti liittyy. LULUCF-direktiivin käsittelyssä EU:ssa pantiin kapuloita rattaisiin suomalaisten metsien käytölle, joka nimenomaan on meidän valtava mahdollisuus. Pitää meillä olla avaramielisyyttä, niin hallituspuolueilla kuin oppositiopuolueilla, että näemme tämän yhteisen edun. Sitä minä haluan puolustaa vielä huomennakin. Arvostan oppositiopuolueiden tekemää hyvää työtä. En millään lailla teitä väheksy. Opposition tehtävänä on kyseenalaistaa hallituksen esitykset, senhän te teette. Mutta toi-

Pöytäkirjan asiakohta PTK 97/2017 vp

von tässä asiassa kuitenkin järkeä sillä keinoin, että ymmärrämme suomalaisten hyvän. Se on minusta tässä asiassa se tärkein asia.

Minä toivon ainakin, että VR:n henkilöstö ja työmiehet ja kaikki voivat hyvin ja saavat töitä niin paljon, että voivat tehdä aivan kyllästymiseen asti töitä ja mahdollisimman moni palkataan vielä töihin. Vaimoni suvun puolelta on moni saanut leipänsä ja koko suku on saanut leipänsä VR:ltä, niin että jonkun verran sitä systeemiä tunnen. Mutta toivon, että se porukka, joka siellä on töissä, laajenee koko ajan ja Suomi voi yhä paremmin.

18.43 Katja Taimela sd: Arvoisa herra puhemies! Paljon on sanottu tämän päivän ja iltapäivän aikana, mutta omalta osaltani tähän loppuun haluan todeta, että tässä raideliikenteen tulevaisuudessa ja tulevaisuuden rakentamisessa keskiössä on oltava asiakas eikä tällainen silmitön kilpailuinto. Se meidän on mielestäni syytä muistaa, olemme me sitten hallituksessa tai oppositiossa.

Ei ole väärin ajatella tai sanoa myös ääneen sitä totuutta, että VR on valtion 100-prosenttisesti omistama osakeyhtiö, joka on viime vuosina tulouttanut valtiolle sen 90—100 miljoonaa euroa vuodessa osinkoja sekä maksanut vuosittain satojen miljoonien edestä veroja Suomeen, ja valtion ostoliikenteen sekä VR:n suorittaman velvoiteliikenteen yhteisarvo on lähes 50 miljoonaa euroa vuosittain, ja kun nuo kaikki yhdistetään teollisuutemme kuljetustarpeisiin, joista täällä salissa on nyt puhuttu viimeisen tunnin aikana aika paljonkin, niin nämä raideliikenteen suuret uudistukset vaativat kylläkin perusteellista arviointia meiltä poliittisilta päättäjiltä ja poliittisten päättäjien keskuudessa.

Mitä itse arvostelen yhä edelleen tämän päivän keskustelun jälkeen: Nämä ministeri Bernerin teettämät selvitykset eivät edusta mielestäni sellaista avointa, realistista otetta tähän tarvittavaan arviointiin, jota pitäisi pystyä tekemään parlamentaarisesti, eliikkä niin hallitus- kuin oppositiopuolueitten edustajien. Ajattelen itse myös niin, että valtionyhtiö VR ei ole mikään hallituksen jakovara vaan siitä tulee huolehtia myös tässä markkinoiden muutoksessakin erittäin tarkalla silmällä.

Mutta, hyvät kollegat, tässä salissa on ollut välillä ehkä rakentavaa ja välillä ehkä vähän vähemmän rakentavaa keskustelua, ja ainakin sosiaalidemokraattisen eduskuntaryhmän puolesta haluan kiittää siitä, että tämä keskustelu on käyty, [Puhemies koputtaa] ja väitän, että tässä on myös tullut paineita hieman hallituksen suuntaan ehkä ajatella uudelleenkin tätä kilpailutusintoa tässä kaikessa raideliikenteen uudistamistyössä.

Keskustelu päättyi ja asian käsittely keskeytettiin.