Täysistunto

Tiistai 17.11.2026 klo 14.03

8. Hallituksen esitys eduskunnalle laeiksi ratalain ja liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain muuttamisesta ja niihin liittyviksi laeiksi

Hallituksen esitys HE 317/2026 vp

Lähetekeskustelu

Puhemies Jussi Halla-aho: Lähetekeskustelua varten esitellään päiväjärjestyksen 8. asia. Puhemiesneuvosto ehdottaa, että asia lähetetään liikenne- ja viestintävaliokuntaan.

Keskusteluun varataan tässä vaiheessa enintään 30 minuuttia. Jos puhujalistaa ei tässä ajassa ehditä käydä loppuun, asian käsittely keskeytetään ja sitä jatketaan muiden asiakohtien jälkeen. — Liikenne- ja viestintäministeri Ranne, olkaa hyvä.

Keskustelu

15.20 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne** (esittelypuheenvuoro): Arvoisa puhemies! Käsittelyssä on hallituksen esitys, jossa ehdotetaan muutoksia ratalakiin, liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin sekä eräisiin niihin liittyviin lakeihin. Hallitusohjelman mukaan liikenneverkkoa kehitetään Suomen saavutettavuuden, kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden vahvistamiseksi. Ajantasainen sääntely osaltaan mahdollistaa liikenneverkon kehittämisen hallitusohjelman mukaisesti.

Tällä esityksellä päivitettäisiin niin sanottuja väylälakeja ja toteutettaisiin myös Euroopan laajuisia liikenneverkkoja koskevan EU:n TEN-T-asetuksen edellyttämä kansallinen sääntely. Muutosten tavoitteena on selkeyttää väylänpitoa koskevaa sääntelyä, vahvistaa väyläverkon turvallisuutta ja toimintavarmuutta sekä sujuvoittaa liikenneinfrastruktuurin suunnittelua. Sääntely vastaisi jatkossa paremmin myös muuttunutta turvallisuusympäristöä. Lakimuutokset edistäisivät valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita toimivasta, turvallisesta ja kestävästä liikennejärjestelmästä.

Esityksen mukaan TEN-T-liikenneverkon infrastruktuurihankkeista vastaaville toimijoille säädettäisiin velvoite arvioida ja hallita riskejä, joita voi aiheutua kolmansien maiden yritysten osallistumisesta tällaisiin hankkeisiin. Sääntelyllä osaltaan suojattaisiin liikenneinfraa turvallisuuteen ja yleiseen järjestykseen kohdistuvilta riskeiltä. Velvoitteet koskisivat kaikkien liikennemuotojen infrastruktuurin haltijoita ja liikenteen ohjaus- ja hallintapalvelujen tuottajia. Hallitus esittää myös, että ratalakia sovellettaisiin jatkossa laajemmin säännölliseen henkilöliikenteeseen suunniteltaviin ja käytettäviin yksityisraiteisiin, jotka rinnastuvat valtion rataverkkoon. Sääntely huomioisi paremmin sellaisen tilanteen, jossa hankeyhtiöt tai muut yksityiset toimijat toteuttavat merkittäviä säännöllistä henkilöliikennettä palvelevia raideyhteyksiä. Tällä edistettäisiin muun muassa liikenneturvallisuutta.

Arvoisa puhemies! Esitykseen sisältyy lisäksi väyläsuunnittelua ja hankkeiden toteuttamista koskevia muutoksia. Tutkimusoikeutta koskevaa sääntelyä täsmennettäisiin ja laajennettaisiin kattamaan myös hankkeiden toteutusvaihe. Väylälakeihin lisättäisiin myös säännökset salassa pidettävien infrastruktuuria koskevien tietojen luovuttamisesta silloin, kun se on välttämätöntä yhteiskunnan toiminnan kannalta tärkeän infran suunnittelemiseksi ja rakentamiseksi.

Joillain esityksen ehdotuksista olisi jonkin verran hallinnollista lisätaakkaa aiheuttavia vaikutuksia sekä yrityksiin että viranomaisiin. Jotkut ehdotukset lisäisivät myös yritysten kustannuksia. Toisaalta jotkut menettelyt myös keventäisivät ja siten vähentäisivät yritysten hallinnollista taakkaa ja kustannuksia. Osalla ehdotuksista olisi myös vähän liikenneturvallisuutta parantavia vaikutuksia. Onnettomuusriskejä vähentävällä sääntelyllä voidaan myös vähentää onnettomuuksista koituvia julkisia kustannuksia.

Ehdotettujen lakien on tarkoitus tulla voimaan keväällä 2027.

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

15.23 **Jaana Strandman ps:** Arvoisa puhemies, kunnioitettu ministeri! Toimivat liikenneverkot ovat huoltovarmuuden, turvallisuuden ja taloudellisen toiminnan kannalta välttämättömiä. Teiden, ratojen, satamien ja muiden liikenneväylien merkitys korostuu aikana, jolloin Suomen ja Euroopan turvallisuuteen kohdistuu uusia haasteita. Tämä on ollut tällä hallituskaudella merkittävä asia, jota erityisesti perussuomalainen liikenne- ja viestintäministeri Ranne on mainiokkaasti vienyt eteenpäin.

Hallituksen esityksessä päivitetään väylälainsäädäntöä ja vahvistetaan kansallisen turvallisuuden huomioon ottamista tienpidossa ja radanpidossa. Samalla toteutetaan Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskevan sääntelyn edellyttämät kansalliset toimenpiteet.

Merkittävä osa esitystä liittyy väylähankkeisiin osallistuvien kolmansien maiden yritysten riskien arviointiin. Yhteiskunnan kannalta tärkeisiin liikenneverkkoihin liittyvät riippuvuudet on tunnistettava ajoissa. Tämän vuoksi hankkeista vastaaville toimijoille asetettavat velvoitteet turvallisuus- ja järjestysriskien arvioimiseksi ovat perusteltuja. Esityksessä selkeytetään myös rataverkon haltijan toimivaltuuksia häiriötilanteissa. Toimintavarmat yhteydet ovat tärkeitä niin elinkeinoelämälle, viranomaisille kuin huoltovarmuudellekin.

Arvoisa puhemies! Nykyinen hallitus on panostanut määrätietoisesti liikenneverkkoon, tienpitoon ja sotilaalliseen liikkuvuuteen. Julkisen talouden suunnitelmassa käynnistetään merkittäviä liikenneinvestointeja eri puolilla Suomea, ja huomattava osa niistä kohdistuu Itä-Suomeen. Samalla edistetään hankkeita, jotka parantavat joukkojen ja materiaalien liikkumismahdollisuuksia koko maassa.

Väyläverkolla on keskeinen merkitys Suomen puolustukselle, huoltovarmuudelle ja Nato-yhteistyölle. Hallitusta onkin perusteltua kutsua kumipyörähallitukseksi. Panostuksia kohdistetaan erityisesti tieverkkoon, jonka merkitys suomalaisten arjessa, kuljetuksissa ja koko yhteiskunnan toimintakyvyssä on keskeinen.

Arvoisa puhemies! Tulen Etelä-Savosta, jossa pitkät etäisyydet ja saavutettavuus sekä vesistöisyys haastavat matkoja. Parhaillaan EU:ssa on käsittelyssä NSPA-rahoitus, ja tämä tarkoittaa pohjoisia harvaan asuttuja alueita. Tämä rahoitus perustuu EU:n perussopimukseen Suomen liittymissopimuksessa, ja rahoituksen eteen tulee tehdä vahvaa edunvalvon-

tatyötä. Rajaseudun elinvoima, huoltovarmuus, sotilaallinen liikkuvuus sekä pohjoismaiset yhteydet vahvistavat EU:n turvallisuutta.

Viitoskäytävä EU:n TEN-T-ydinverkkoon on tärkeä tavoite. Alemman tieverkoston tulee olla seuraavan hallituksen keskeinen tehtävä. Ruoka ja puu tulevat pellolta ja metsästä. Siksi maaseudun asemaa tulee nostaa. Se on kansallinen etumme.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Anna-Kristiina Mikkonen, olkaa hyvä.

15.27 **Anna-Kristiina Mikkonen sd:** Arvoisa puhemies! Käsittelyssämme on hallituksen esitys, joka saattaa näyttää tekniseltä väylälainsäädännön päivitykseltä. Tosiasiassa se koskee kuitenkin yhtä yhteiskuntamme perustavaa kysymystä: pääsevätkö ihmiset ja tavarat, välttämättömät palvelut, liikkumaan turvallisesti myös silloin, kun olosuhteet muuttuvat tai yhteiskunta joutuu häiriötilanteeseen.

Esityksessä kansallinen turvallisuus, maanpuolustus ja huoltovarmuus nostetaan aiempaa selvemmin osaksi teiden ja ratojen suunnittelua ja kunnossapitoa. Tämä on perusteltu ja tarpeellinen muutos. Myös Euroopan laajuisiin liikenneverkkohankkeisiin osallistuvien kolmansien maiden yritysten turvallisuusriskit on tunnistettava ja hallittava ajoissa.

Turvallisuus ei synny pelkästään lain kirjauksista. Se syntyy kunnossa olevista silloista, toimivista radoista ja teistä, joita pitkin ambulanssit, huoltokuljetukset ja ihmiset pääsevät perille. Jos väylien korjausvelka kasvaa, heikkenee samalla myös huoltovarmuus. Tämä näkyy erityisen vahvasti Itä-Suomessa. Pitkät etäisyydet, rajaseudun erityinen asema ja teollisuuden kuljetustarpeet asettavat liikenneverkolle vaatimuksia, joita ei voi arvioida vain liikennemäärien perusteella. Yksikin huonokuntoinen silta tai katkeava yhteys voi olla kokonaiselle alueelle ratkaiseva. Myös saaristoisille alueille kulkuyhteyksien jatkuvuus on olennainen turvallisuuskysymys. Esitys sisältää myös lossien turvallisuutta koskevia täsmennyksiä. Niiden merkitystä ei kannata vähätellä. Järvi-Suomessa lossiyhteys ei ole ylellisyys vaan monelle välttämätön reitti työhön, kouluun tai hoitoon. Siksi turvallisuuden ohella on huolehdittava yhteyden jatkuvuudesta ja siitä, että liikenne toimii kaikkina vuodenaikoina. Myös häiriötilanteisiin varautuminen on suunniteltava paikalliset olosuhteet tuntien. Kriittisissä yhteyksissä tarvitaan lisäksi varareittejä, jotta yksittäinen vaurio ei katkaise kokonaisen alueen liikennettä.

Sosiaalidemokraattisesta näkökulmasta liikennepolitiikka on samalla alueellisen yhdenvertaisuuden politiikkaa. Siksi väyläverkon kunnossapitoa ja perusparannuksia on tarkasteltava pitkäjänteisesti koko maan tarpeesta käsin. Rahoitus on turvattava niin, etteivät välttämättömät korjaukset siirry vuodesta toiseen. Turvallinen Suomi tarvitsee vahvat yhteydet koko Suomessa, ei vain suurimmilla liikenneväylillä.

Arvoisa puhemies! Suomen rata- ja maantieverkko on yhteistä infrastruktuuria, jonka varaan rakentuvat työssäkäynti, elinkeinoelämä ja ihmisten arki. Siksi on tärkeää, että sitä koskevat säännöt ovat selkeitä ja vastaavat tämän päivän tarpeisiin.

Tässä esityksessä vahvistetaan kriittisen infrastruktuurin suojaamista. Se on nykyisessä turvallisuusympäristössä välttämätöntä. Turvallisuusriskien arvioinnin on silti oltava perusteltua, oikeasuhtaista ja johdonmukaista. Emme saa rakentaa perusteetonta hallinnollista taakkaa tai epäselviä menettelyjä. Sama koskee infrastruktuurista saatavan tiedon käyttöä. Esitys mahdollistaa tietyin edellytyksin salassa pidettävän väylätiedon luovuttamista niitä välttämättä tarvitseville suunnittelijoille ja rakentajille. Tämä voi helpottaa tärkeiden hankkeiden yhteensovittamista, mutta samalla on huolehdittava siitä, että tietoa käsittele-

vät vain siihen oikeutetut tahot ja että tietoturvasta huolehditaan myös alihankintaketjuissa. Nämä eivät ole toissijaisia yksityiskohtia vaan osa yhteiskunnan varautumista.

Arvoisa puhemies! Kun suuria ratahankkeita viedään eteenpäin, on samalla kysyttävä, millaiset yhtälöt ovat koko Suomen kannalta tärkeimpiä. Investointien yhteiskunnallista hyötyä on arvioitava myös saavutettavuuden, huoltovarmuuden ja alueellisen oikeudenmukaisuuden kautta. Vanhojen ratojen kunnossapito ei saa jäädä uusien hankkeiden varjoon. Tarvitaan selkeää sääntelyä, aitoa vuorovaikutusta ja pitkäjänteistä väyläverkoston rahoitusta. Ihmisille on tärkeintä, että yhteydet toimivat turvallisesti, luotettavasti ja tasapuolisesti kaikkialla Suomessa.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Viitala, olkaa hyvä. — Edustaja Viitala on poissa. — Edustaja Viljanen, olkaa hyvä.

15.32 **Eerikki Viljanen kesk:** Arvoisa herra puhemies! Tämän esityksen tarkoituksena on selkiyttää ja ajantasaistaa väylänpitoa koskevaa sääntelyä suhteessa muuttuneeseen toimintaympäristöön, parantaa väyläverkon turvallisuutta, toimintavarmuutta ja suunnittelun sujuvuutta sekä varmistaa, että sääntely vastaa nykyisiä ja tulevia liikennejärjestelmän tarpeita. Nämä tavoitteet ovat erittäin kannattavia, ja on erittäin tärkeää, että sääntelyä tulee.

Tällä esityksellä pannaan täytäntöön Euroopan laajuista liikenneverkkoa koskeva EU:n asetuksen edellyttämä sääntely kolmansien maiden yritysten osallistumisesta infrastruktuurihankkeisiin, ja mikä tärkeintä, esityksellä velvoitetaan liikenneverkon infrastruktuurihankkeissa vastaavia toimijoita arvioimaan hankkeisiin liittyviä turvallisuus- ja järjestysriskejä, sekä niitten tulee toteuttaa tarvittavia riskinhallintatoimenpiteitä.

Lisäksi tarkoitus on lisätä kansallisen turvallisuuden huomioimista väylänpidossa. Kansallista turvallisuutta, maanpuolustusta ja huoltovarmuutta koskeva sääntely lisättäisiin nimenomaisesti radanpidon ja tienpidon yleisiin vaatimuksiin, ja sääntelyä täsmennetään monelta osalta.

Arvoisa puhemies! Tämä taitaa olla tänä iltana tässä salissa kolmas lakiehdotus, jossa viitataan toimintaympäristön muutoksiin. Tämä on meistä riippumaton tekijä, mutta on erittäin tärkeää, hyvä ja oikein, että hallituksessa on reagoitu toimintaympäristön muutoksiin ja valmistelevassa virkamieskoneistossa on reagoitu toimintaympäristön muutoksiin ja että saamme tänne eduskuntaan hallituksen esityksiä, joita todennäköisesti tullaan käsittelemään salissa ja valiokunnassa suuren yksimielisyyden vallitessa, koska näkemyksemme tästä toimintaympäristön muutoksesta on hyvin samansuuntainen. Tämä esitys on osa tätä kokonaisuutta ja vie hallintoa ja lainsäädäntöä oikeaan suuntaan.

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

15.34 **Veijo Niemi ps:** Arvoisa herra puhemies! Jos tullaan siihen ikävään tilanteeseen, että merikuljetukset Suomeen estyvät — mitä en tosin missään tapauksessa suinkaan toivo — niin tulee vääjäämättä kyseeseen huoltovarmuus. Nyt kysynkin arvoisalta ministeri Ranteelta: Ovatko rata- ja maantiehankkeet edenneet Tromssan ja Narvikin suuntaan, ja huomioidaanko niissä myös siltojen kestävyys, koska nopea joukkojen siirtäminen vaatii kyllä myöskin nopeita radalla tapahtuvia kuljetuksia? Miten huomioidaan raideleveysero? Voidaanko ottaa käyttöön muuttuvalla raideakselivälillä olevia 70 tonnia kantavia kulje-

tusvaunuja, jotka kestävät myöskin Leopard 2A6:n kuljettamisen? Onko tämä mahdollista, koska niitähän on jo olemassa? — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Edustaja Kontu, olkaa hyvä. [Mikrofoni on kiinni] — Edustaja Kontu, panetteko mikrofonin päälle? [Mauri Kontu: No nyt kuuluu!]

15.35 **Mauri Kontu kesk:** Arvoisa puhemies! Keskustan eduskuntaryhmä suhtautuu myönteisesti tähän hallituksen esitykseen, jonka tavoitteena on ajantasaistaa väylänpitoa koskevaa lainsäädäntöä ja vahvistaa liikenneverkkomme turvallisuutta, toimintavarmuutta ja huoltovarmuutta.

Turvallisuusympäristö Euroopassa on muuttunut merkittävästi viime vuosina. Siksi on perusteltua, että kansallinen turvallisuus, maanpuolustus ja huoltovarmuus kirjataan aiempaa selvemmin osaksi tie- ja rataverkon suunnittelua, kehittämistä ja kunnossapitoa. Liikenneverkko ei ole vain liikkumisen väline vaan osa Suomen kokonaisturvallisuutta. Toimivat tiet ja radat, satamat ja logistiset yhteydet ovat välttämättömiä niin elinkeinoelämälle kuin puolustuskyvyllemme.

Keskusta pitää myös tärkeänä TEN-T-verkon hankkeisiin liittyvän riskienhallinnan vahvistamista. Kun strategisesti tärkeisiin infrastruktuurihankkeisiin osallistuu EU:n ulkopuolisia toimijoita, on välttämätöntä tunnistaa mahdolliset turvallisuus- ja järjestysriskit etukäteen. Samalla on kuitenkin huolehdittava siitä, että menettelyt pysyvät oikeasuhtaisina eivätkä tarpeettomasti hidasta investointeja tai hankkeiden toteuttamista.

Esityksessä on myös useita käytännön parannuksia väyläsuunnitteluun. On järkevää, että tutkimuksia voidaan tehdä joustavammin hankkeiden eri vaiheissa samalla, kun maanomistajien oikeusturvaa vahvistetaan. Sujuvammat menettelyt lyhentävät hankkeiden valmisteluaikoja ja vähentävät tarpeetonta byrokratiaa.

Arvoisa puhemies! Keskusta pitää erityisen merkittävänä sitä, että säännölliseen henkilöliikenteeseen tarkoitettujen yksityisraiteiden sääntelyä täsmennetään. Suomessa suunnitellaan parhaillaan useita suuria ratahankkeita, ja on tärkeää, että turvallisuus-, tasoristeys- ja suoja-alueita koskevat säännöt vastaavat niiden todellisia merkityksiä liikennejärjestelmässä. Samalla haluamme korostaa alueellisen saavutettavuuden merkitystä. Lainsäädännön uudistamisen lisäksi tarvitaan riittäviä investointeja koko Suomen tie- ja rataverkkoon. Pelkkä sääntelyn kehittäminen ei ratkaise kasvavaa korjausvelkaa eikä niitä haasteita, joita aiempi tieverkko, vähäliikenteiset radat ja elinkeinoelämän kuljetukset kohtaavat eri puolilla maata.

Arvoisa puhemies! Liikenneverkko on Suomen kilpailukyvyn ja huoltovarmuuden alueellisen elinvoiman perusta. Siksi on tärkeää, että lainsäädäntö vastaa muuttuneen toimintaympäristön vaatimuksia. Keskusta pitää hallituksen esityksen keskeisiä tavoitteita perusteltuina ja kannattaa asiaan huolellista jatkokäsittelyä valiokunnassa. — Kiitos.

Puhemies Jussi Halla-aho: Kiitoksia. — Ministeri Ranne, kolme minuuttia, olkaa hyvä.

15.38 **Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne:** Arvoisa puhemies! Voin todeta heti tähän alkuun, että liikenne- ja viestintäministeriö on varsinainen turvallisuuden rakennusministeriö niin kyberturvallisuuden, kokonaisturvallisuuden, huoltovarmuuden kuin sotilaallisen liikkuvuuden osalta. Me olemme nimenomaan painottaneet sotilaallista liikkuvuutta ja satsanneet siihen. Me olemme priorisoineet hankkeita, jotka ovat ne kaikkein tär-

keimmät Suomessa. Sotilaalliseen liikkuvuuteen satsataan tällä kaudella 400 miljoonaa, ja Liikenne 12:een eli meidän pitkäaikaiseen liikennejärjestelmästrategiaan on kirjattu sotilaallisen liikkuvuuden hankkeille 3,5 miljardia euroa. Tässä puhutaan nimenomaan niistä hankkeista, jotka ovat aivan keskeisiä Suomelle. Meillä ei missään nimessä tule jatkossa olemaan varaa kymmenien miljardien tunneli- ja siltahankkeisiin. Näitä ei ole mahdollista toteuttaa nykyisessä turvallisuus- ja taloustilanteessa, varsinkaan näiden viimeaikaistenkin tilanteiden näkökulmasta. Krimin silta on hyvin pieni silta, jos vertaa sitten sitä, että me rakentaisimme tänne Turun ja Tukholman välille taikka Vaasan ja Uumajan välille tunneleita tai siltoja — nämä eivät suinkaan ole priorisoituja hankkeita tälle maalle.

Nostan erikseen vielä esiin EU-rahoituksen tilanteen. Mehän olemme nimenomaan rakentaneet tällä kaudella hankkeita, joille on mahdollista saada runsasta EU-rahoitusta. Meillä on putkessa tällä hetkellä jopa EU-hankehaussa, häntähaussa, pari yhteistä hanketta rajat ylittävien hankkeitten osalta pohjoisessa, siltahankkeita ja Rail Nordicaan liittyen yhdessä Ruotsin kanssa. Me teimme ennätyksen jäänmurtaja Ainon rahoitushakemuksen osalta, 42 miljoonaa. Eli Ainon rakentaminen aloitetaan ensi vuonna, ja toivottavasti hänen sisarensa Armikin näkee pian päivänvalon.

On aivan selvää, että toiveita erilaisten infrahankkeitten osalta tulee meille jatkuvasti, mutta priorisoinnin on oltava tiukkaa. Kun täälläkin salissa on tänäänkin käyty keskustelua nykyisestä tieverkosta ja raideverkosta, niin meidän on aivan välttämätöntä priorisoida sitä. Ja toki kaikki sääntely, meidän Liikenne 12, vie siihen suuntaan, että priorisointi toimii.

Edustaja Niemelle vastaukseksi: Meillähän on Rail Nordican osalta päätetty ja linjattu 107 miljoonan suunnittelurahasta. Tämä on siis Naton ja EU:n tasolla kansallisen turvallisuuden ja puolustuksen osalta aivan poikkeuksellinen hanke ja strateginen valinta, jolle on siis Puolustusvoimien ja Naton hyvin laaja kannatus. Komissio odottaa siellä meidän rahoitushakemuksia. Tässä on kyse myöskin rajatusta hankkeesta, puolentoista miljardin hankkeesta, jossa on tarkoitus rakentaa rinnakkaisraiteet Rovaniemelle Misiin ja Ouluun. Nimenomaan tällä täydennetään ja varmistetaan se, että evakuoinnit, joukkojen siirrot ja kaluston siirrot onnistuvat. Tämä on rajattu hanke, ja tälle on siis mahdollista saada EU-rahoitusta useampia satoja miljoonia.

Olemme siis valmistautuneet. Emme tee mitään sattumanvaraisia, hatusta heitettyjä ehdotuksia, vaan kaikki perustuu nykyiseen tilannekuvaan, riskiarviointeihin, tarkkoihin investointisuunnitelmiin ja nimenomaan faktoihin. — Kiitos.

Keskustelu päättyi.

Asia lähetettiin liikenne- ja viestintävaliokuntaan.