2.10.2017

Liikenne- ja viestintävaliokunta
Eduskunta
liv@eduskunta.fi

HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

Rataverkon korjausvelanhoito

Hallituksen talousarvioesityksessä myönteistä on perusväylänpitoon ja erityisesti perusradanpitoon esitetyt määrärahakorotukset. Perusradanpitoon esitetään 592 miljoonaa euroa (484 miljoonaa euroa v. 2017).

Tähänastiset panostukset liikenneväylien korjausvelan hoitoon eivät ole riittäviä. Lisämäärärahoista huolimatta talousarvioesityksen mukaan sekä huonokuntoisten tie- ja ratasiltojen lukumäärä kasvaa että rataverkon kuntoindeksi heikkenee.

Rataverkon kunto haittaa päivittäistä liikenteen hoitoa useilla rataosilla. Kaukoliikenteen täsmällisyys on alkuvuoden aikana ollut vain 83,9 %, ja lähes puolet myöhästymisistä on johtunut ratainfran häiriöistä. Rataverkon korjausvelan vaikutuksista kertoo se, että joulukuussa voimaan tulevissa aikatauluissa Karjalan-radan matka-aikoja joudutaan hidastamaan rataosuuden heikon kunnon vuoksi 5-10 minuutilla.

Rataverkon kunnon parantaminen pitkäjänteisesti on välttämätöntä, jotta matkustajaliikenteen aikatauluja voidaan nopeuttaa ja liikenteen täsmällisyyttä parantaa.

Liikenneverkon kehittäminen

Hallituksen esityksessä on uusina väylähankkeina Kokkolan ja Vuosaaren meriväylät, Kehä I parannus ja Länsimetron jatkeen liityntäliikennejärjestelyt. Yhtään uutta rautatiehanketta ei talousarvioesitys sisällä. Tavoitteita junaliikenteen lisäämisestä ja rautateiden kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta ei saavuteta, jos rataverkon välityskyvyn parantamista ei jatketa.

VR-Yhtymä pitää kiireellisimpinä rataverkon kehittämishankkeina Helsinki-Tampere-radan välityskyvyn parantamista ja Iisalmi-Ylivieskan sähköistystä.

Helsinki-Tampere on Suomen vilkkain rataosa, jonka kapasiteetti on ruuhka-aikaan täydessä käytössä. Junavuorojen lisääminen edellyttää

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

radan välityskyvyn parantamista. Menossa on Helsinki-Riihimäki rataosan 1. vaihe, mutta 2. vaiheen rahoituksesta ei ole tehty päätöksiä.

Pitkään rakenteilla ollut Pohjanmaan radan perusparannus (Seinäjoki-Oulu) valmistuu vuoden loppuun mennessä. Ratahankkeen hyödyt on jo osittain viety aikatauluihin, ja Oulun ja Helsingin välisten junien nopeuttaminen jatkuu ensi vuonna.

Keskeneräiset ratahankkeet ovat kaikki tärkeitä rataverkon kehittämisen näkökulmasta. Keski-Pasilan länsiraide, Helsinki-Riihimäki 1. vaihe ja Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen parantavat kaikki Helsinki-Tampere-rataosan häiriösietoisuutta ja välityskykyä. Luumäki-Imatra on tavaraliikenteen vilkkaimpia rataosia. Pori-Mäntyluoto-sähköistys ja Uudenkaupungin radan sähköistys pienentävät tavaraliikenteen ympäristövaikutuksia. Uudenkaupungin radan sähköistys on ennakkoehto mahdolliselle Uudenkaupungin ja Turun väliselle henkilöliikenteelle.

Junaliikenteen ostomäärärahat

Hallituksen esitys sisältää 2 miljoonan euro lisäyksen junaliikenteen ostomäärärahoihin. Lisämäärärahalla voidaan kasvattaa ostoliikenteenä ajettavia junavuoroja. Määrärahan tarkemmasta kohdentamisesta neuvotellaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

Lisäyksen jälkeen junaliikenteen ostomäärärahat vuonna 2018 jäävät yli 10 miljoonaa euroa alle vuoden 2015 tason. Määrärahojen leikkaaminen johti merkittävään junavuorojen karsimiseen keväällä 2016. Iso osa karsituista vuoroista palautettiin joulukuussa 2016, kun VR:n tehostamistoimet alensivat liikenteen hoidon kustannuksia. Lisävuorot saatiin mahtumaan VR:n liikennöintivelvoitteen piiriin. Vaikka liikenteen leikkaukset eräillä reiteillä, kuten Lahden ja Riihimäen välillä, jäivät lyhytaikaisiksi, niillä oli pysyvämpiä vaikutuksia ko. reitin matkustajamääriin. Kaikkia vuoden 2016 leikkauksia ei ole kyetty kompensoimaan.

Junaliikenteen asiakkaiden, kuntien, maakuntien ja alueellista liikennettä järjestävien viranomaisten kannalta junavuorojen lyhytaikaiset muutokset ovat hankalia. Ihmisten on voitava suunnitella asumisensa, työssäkäyntinsä ja opiskelunsa joukkoliikenteen varaan. Junaliikenteen ostomäärärahojen korotus pitäisi tehdä useammaksi kuin vain yhdeksi vuodeksi.

Kevyen polttoöljyn verotus

Rautatieliikenteessä käytetään kevyttä polttoöljyä, joka kuuluu lämmitys-, työkone- ja voimalaitospolttoaineisiin. Näiden valmisteveroa on

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

tarkoitus korottaa niin, että veron tuotto nousee 45 miljoonaa euroa. Vero on tällä hetkellä 22,87 snt/l. Korotus merkitsee arviolta 0,3 miljoonan euron nousua dieselvetoisen junaliikenteen kustannuksiin. Lisäkustannus tulee rasittamaan erityisesti teollisuuden rautatiekuljetuksia, joista noin 25-30 % hoidetaan dieselvedolla.

Energiaverotuksen muutokset tulisi tehdä siten, että rautatieliikenteen kilpailukykyä suhteessa muihin kulkumuotoihin ei heikennetä.

Ratavero

Hallitus esittää, että tavaraliikenteen rataveron perimättä jättämistä jatketaan vuoden 2018 loppuun asti. Esitys on hyvin kannatettava. Rataveron poistaminen on suoraan vahvistanut Suomen teollisuuden kilpailukykyä pienentämällä kuljetuskustannuksia. VR on siirtänyt rataveron perimättä jättämisestä syntyvän hyödyn täysimääräisesti rahtiliikenneasiakkailleen.

Määräaikaisiksi säädetyt tavaraliikenteen rataveron poisto ja väylämaksujen alentaminen olisi syytä tehdä pysyviksi. Suomen satamat kilpailevat muiden Itämeren alueen satamien kanssa, ja väylämaksut ovat merkittävä suomalaisten satamien kilpailukykyä heikentävä tekijä.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5