Kasvu- ja vaikuttaminen osasto/SH

Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

SAK:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

Liikenneverkon ja kuljetusketjujen toimivuus, erityiset kipupisteet ja kehittämistarpeet elinkeinoelämän kilpailukyvyn näkökulmasta

Korjausvelkaohjelma

Tuoreimmassa World Economic Forumin kilpailukykyvertailussa Suomen yksi heikko osa-alue on infrastruktuuri, jossa Suomi on pudonnut sijalle 26.

Hallitus on kiinnittänyt huomiota kiitettävästi infrastruktuurin heikkenevään kuntoon. Ensi vuoden talousarvio sisältää 450 miljoonan euron panostuksen korjausvelkaohjelmaan. Ohjelma sisältää kuitenkin noin kolmanneksen kehittämishankkeita, kuten esimerkiksi 20 miljoonan euron Vekarajärven lossin muuttamisen sillaksi ja valtatie 8 kehittämishankkeen jatkamisen.

Korjausvelkaohjelmasta huolimatta huonokuntoisten maantie- ja ratasiltojen määrä kasvaa ja rataverkon kuntoindeksi laskee. Esimerkiksi Joensuun junien nopeutta joudutaan laskemaan, mikä hidastaa 5-10 minuuttia matka-aikoja Karjalan radalla. Kaukoliikenteen täsmällisyys on alkuvuoden aikana alentunut ja useimmiten syynä ovat olleet infrastruktuurin aiheuttamat häiriöt.

Varsinaisen perusväylänpidon rahoitus, jota käytetään päivittäiseen kunnossapitoon, kääntyy laskuun. Tämän vuoden 980 miljoonan määrätasosta pudotaan ensi vuonna 945 miljoonan euroon ja vuonna 2019 aina 920 miljoonaan euroon. Kun summat ovat nimellisiä, pudotus on todellisuudessa suurempi.

Tämä johtaa siihen, että maanteiden päällystetöitä joudutaan leikkaamaan, mikä kääntää korjausvelan uudelleen kasvuun.

Liikenneverkon kehittäminen

Raideliikenteen junista lähtee ja päätyy yli 80 prosenttia Helsingin ratapihalle. Kapasiteetin kannalta kriittinen suunta on maakunnista Helsinkiin saapuva liikenne, sillä etelään suuntautuvat junat saapuvat yksiraiteisilta rataosilta, jolloin saapumisajat vaihtelevat suuresti. Helsinki-Keravan pohjoispuolen välinen kapasiteetti määrää paljolti, kuinka paljon junia voidaan ajaa muualla Suomessa.

Siksi koko Suomen rautatiejärjestelmän toimivuuden kannalta on tärkeää investoida Helsinki-Tampere välin ratakapasiteettiin. Tärkeysjärjestyksessä ensimmäinen hanke on Pasila-Riihimäki II vaiheen käynnistäminen. Hallitus on luvannut päättää ensi vuoden kehyspäätöksen yhteydessä 1-2 uudesta väylähankkeesta. Hankkeen tärkeys korostuu nyt, kun hallitus

aikoo avata rautatieliikenteen kilpailulle ja Metsä Groupin biotuotetehdas toimii täydellä kapasiteetilla ensi vuonna.

Rantaradan kapasiteetti on täydessä käytössä, mikä on lisännyt radan häiriöherkkyyttä. Espoon lisäraide on tärkeä työmatka- ja lähiliikenteen kehittämishanke. Samalla se mahdollistaa 25 000 asunnon rakentamisen vuoteen 2050 mennessä. Hanke on uuden Helsinki-Turku välin ”tunnin junan” ensimmäinen vaihe.

Iisalmi-Ylivieska välin radan sähköistys ainoa edellisen hallituskauden selonteossa hyväksytty hanke, jota ei vielä viety eteenpäin. Rataosan sähköistäminen tarjoaa vaihtoehtoisia kuljetusreittejä sähköistetyllä rataverkolla ja vapauttaa Pohjanmaanradan kapasiteettia henkilöliikenteelle.

Seinäjoki-Oulu välin ratahanke ei ole juurikaan parantanut tavaraliikenteen edellytyksiä, sillä kohtauspaikkojen puute asettaa rajoitteita pitkille junille Ylivieska–Oulu-välillä.

Ratapihat ovat monin paikoin vanhentuneita. Ratapihojen modernisointi tulisi aloittaa Joensuu, Kuopio ja Oulu ratapihoilta.

Meneillään oleva radan parantaminen Luumäki-Imatra välillä sujuvoittaa raskaan teollisuuden kuljetuksia Itä-Suomessa.

Maantiehankkeissa tulee ensisijaisesti painottaa TEN-T ydinverkolla olevia elinkeinoelämän hankkeita.

Meriväylien valtionosuudet vaihtelevat

Talousarvio sisältää Kokkolan ja Vuosaarensatamien meriväylien syventämisen. Aiemmin tänä vuonna lisätalousarviossa käynnistettiin Oulun syväväylän syventäminen.

Helsingin kaupunki maksaa Vuosaaren meriväylän syventämisestä puolet, Oulu 32 prosenttia ja Kokkola 22 prosenttia. Hankkeiden erisuuruisia valtionosuuksia ei ole mitenkään perusteltu.

Pitkä investointisuunnitelma

Maantielain luonnokseen on kirjattu 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelma. Valmisteluprosessi ratkaisee pitkälti sen, tuoko suunnitelma infrastruktuuripolitiikkaan kaivattua pitkäjänteisyyttä.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa hallitukseen tulee aluksi päättää yhteiskunnalliset tavoitteet ja asettaa koko 12-vuotiselle kaudelle investointiraami. Tämän jälkeen valmistelun tulisi olla riippumatonta asiantuntijavalmistelua ja vasta lopuksi esityksestä tehdään poliittiset päätökset. Valmistelussa tulee aiempaa enemmän hyödyntää tutkimuslaitoksia ja sidosryhmiä erityisesti yhteiskunnallisten hyötyjen

arvioinnissa. Hyvin toteutettu laaja-alainen valmistelu kestänee parisen vuotta.

SAK:n näkemykset

- Liikenneverkon korjausvelan purkamiseen panostetaan merkittävästi ensi vuonna, mutta siitä huolimatta korjausvelka kääntyy uudelleen kasvuun.
- Varsinainen perusväylänpidon rahoitus kääntyy ensi vuonna laskuun.
- Liikenneinvestointien taso on pudonnut Suomessa alhaiselle tasolle.
- Mikäli hallitus päättää uusista liikenneinvestoinneista, tärkeimmät hankkeet ovat: Pasila-Riihimäki II vaihe, Espoon lisäraide ja Iisalmi-Ylivieska radan sähköistys.
- Meriväylien erisuuruisia valtionosuuksia ei ole talousarviossa perusteltu.
- 12-vuotinen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sisältää investointikehys koko kaudelle sekä sen laadintaan tulee kytkeä tiivisti eri tutkimuslaitoksia ja sidosryhmiä.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry

Kasvu- ja vaikuttaminen osasto