Kasvu ja vaikuttaminen -osasto

17.10.2018

Eduskunnan liikennejaosto
kaisa.iso-sipila@eduskunta.fi

SAK:n lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2019

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

Perusväylänpidon korjausvelkaohjelman rahoituksen päättyminen

Liikenneinfrastruktuurin kunto edellyttää jatkuvia korjausinvestointeja elinkeinoelämän kilpailukyvyn ja työllisyyskehityksen turvaamiseksi. Kuluneella hallituskaudella tehdyt panostukset korjausvelkaohjelmaan ovat suunnanneet toimia liikenneverkkojen kunnostamiseksi. Perusväylänpidon korjausvelkaohjelmaan osoitetun rahoituksen päättyminen romahduttaa perusväylänpidon rahoituksen ja tulee vaikeuttamaan toimivan liikenneverkon ylläpitoa.

Maamme rautatie- ja maantiekuljetukset kärsivät edelleen väylästön heikon kunnon vuoksi alennetuista nopeusrajoituksista. Erityisesti huomio kiinnittyy maantie- ja ratasiltojen heikkoon kuntoon, joka pidentää junien matka-aikoja sekä vaikuttaa kaukoliikenteen täsmällisyyteen. Myös maanteiden päällystetyöt edellyttävät riittävää rahoitusta, mikäli haluamme välttää korjausvelan kääntymisen uudelleen kasvuun.

Liikenneverkon kehittäminen

Nopeiden rautatieyhteyksien selvitys ja suunnittelu Helsingin ja Turun sekä Helsingin ja Tampereen välille on käynnistynyt myönnetyn rahoituksen turvin. Rautatiejärjestelmän välityskyvyn kannalta Helsinki-Tampere ja Helsinki-Turku -välien ratakapasiteettia tulee nostaa. Tunnin junayhteydet suurimpien kaupunkiemme välillä tulee ottaa seuraavien vuosien kärkihankkeiksi. Helsingin ja Tampereen välinen nopea yhteys täydennettynä lentokentälle suuntautuvalla lisäraiteella edistäisi kaupunkialueisiin tukeutuvaa kasvua ja elinkeinoelämän kansainvälistä kilpailukykyä.

Maakunnista Etelä-Suomen terminaaleihin ja satamiin suuntautuvat elinkeinoelämän kuljetukset ovat riippuvaisia pääradan liikennesuoritteesta. 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.

Pääradan kehittämisen kiireellisin tavoite on Pasila-Riihimäki II-vaiheen aloittaminen. Hankkeen tärkeys korostuu rautatieliikenteen avautuvan kilpailun ja metsäteollisuuden lisääntyvän kapasiteetin myötä.

Kouvola-Kotka/Hamina -radan akselipaino on nostettava 25 tonniin idän liikenteen tuonti- ja transitoliikenteen edellytysten turvaamiseksi. Kustannusarvio akselipainon nostamisesta Kouvolan ja Mussalon välisellä rataosuudella on 20 miljoonaa euroa. Lisäksi akselipaino olisi nostettava vastaavalle tasolle saman Kouvolasta saapuvan radan Juurikorvesta Haminaan yltävällä haaralla. Mikäli akselipainot pidetään nykyisellä tasolla, riskinä on transitoliikenteen lakkaaminen reitillä 3-5 vuoden kuluessa Venäjän ja Baltian reittien tullessa kilpailukykyisemmiksi. Korkeammista akselipainoista hyötyisivät myös Kymenlaaksosta ja Kaakkois-Suomesta tulevat metsäteollisuuden kuljetukset, mikäli akselipainoja nostettaisiin myös muilla rataosuuksilla.

Iisalmi-Ylivieska -ratavälin sähköistäminen vapauttaisi Pohjanmaan radan kapasiteettia henkilöliikenteelle ja tarjoaisi vaihtoehtoisia kuljetusreittejä sähköistetyllä rataverkolla. Hanke tulisi toteuttaa mahdollisimman pian osana raideliikenteen kuljetusketjujen toiminnallisuutta. Ylivieskasta Ouluun tavaraliikenteen haasteena puolestaan on pitkien junien kohtauspaikkojen puute, ja sen myötä koko Seinäjoki-Oulu-välin ratahanke ei toistaiseksi ole parantanut tavaraliikenteen edellytyksiä.

Myös Etelä-Suomen rantaradan kapasiteetti on täydessä käytössä, mikä on lisännyt liikenteen 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.

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

Pitkä investointisuunnitelma

SAK kannattaa maantielain käsittelyn yhteydessä esitetyn 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman käyttöönottoa. Suunnitelman tulee sisältää liikennejärjestelmän yhteiskunnalliset tavoitteet sekä koko 12-vuotiselle kaudelle ulottuva investointiraami. Valmistelu tulisi tehdä laaja-alaisesti tutkimuslaitosten sekä riippumattomien asiantuntijoiden voimin ja

sen olisi mahdollistettava poliittinen päätöksenteko selkeiden vaihtoehtojen pohjalta.

SAK:n näkemykset

- Perusväylänpidon korjausvelkaohjelman rahoituksen päättyminen uhkaa kääntää korjausvelan uudelleen kasvuun
- Liikenneinvestoinnit putoavat Suomessa alhaiselle tasolle.
- Mikäli hallitus päättää uusista liikenneinvestoinneista, tärkeimmät hankkeet ovat: Pasila-Riihimäki II vaihe, akselipainojen nosto välillä Kouvola-Kotka/Hamina, Espoon lisäraide ja Iisalmi-Ylivieska radan sähköistys.
- 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tulee sisältää investointikehys koko kaudelle sekä sen laadintaan tulee kytkeä tiivisti eri tutkimuslaitoksia ja sidosryhmiä.

Suomen Ammattiliittojen Keskusjärjestö SAK ry