

Seppo Eskelinen sd ym.

Kirjallinen kysymys Länsiradan valmistelusta

Eduskunnan puhemiehelle

Hallitus käy parhaillaan neuvotteluja kaupunkien kanssa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla Länsiradaksi nimetyn ratahankkeen rakentamisen käynnistämiseksi väleillä Turku—Salo ja Espoo—Lohja, jotka eivät ratkaise hankkeen alkuperäistä ongelmaa millään tavalla. Junayhteys Helsingin ja Turun välillä on toteutettavan hankkeen myötäkin edelleen verrattain hidas, pääosin yksiraiteisena herkkä häiriöille ja heikkokuntoisemmalta osaltaan Salon ja Kirkkonummen välillä entisellään. Hallituksen suunnittelemat osuudet mahdollistavat lähijunaliikenteen Lohjalta, Kirkkonummelta ja Vihdistä Helsinkiin sekä Turun ja Salon välisen lähijunaliikenteen.

Pääministeri Orpo korosti pääministerin haastattelutunnilla 17.2. hanketta kritisoineille, ettei hallitus tee päätöstä nykyisen Länsiradan eli Turun tunnin junan rakentamisesta vaan väkirikkaimpien radan päiden rakentamisesta. Seuraavat hallitukset ratkaisevat puuttuvan Salo—Lohja-oikoradan kohtalon. Aika siis näyttää, jäävätkö varsinaissuomalaiset tulevaisuudessa yksin kaipaamaan puuttuvaa oikorataa kaukoliikenteelle.

Hallitusohjelman investointiohjelmassa on varattu 460 miljoonaa euroa valtionomaisuudesta tulotettavaa rahoitusta aikaisemmissa arvioissa noin kahden miljardin hintaisiksi arvioitujen välien Turku—Salo ja Lohja—Espoo rakentamiseen. Hallitus linjasi 19.12. talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätöksellä valtion maksuosuudeksi enimmillään 51 % rakennuskustannuksista ja kuntien osuudeksi 49 %. Kunnat eivät ole tätä jakoa hyväksyneet, ja hallituksen linjaus ennen neuvotteluja yllätti. Samalla ilmeisesti luovuttiin hankkeen tuomien vaikutushyötyjen kanavoimisesta sen rahoittamiseksi.

Länsiradan hankeyhtiö on syksyllä kertonut etsivänsä keinoja suunnittelussa kustannusten laske-miseksi nyt rakennettavilla osuuksilla (esim. osittain luopuminen kaksiraiteisuudesta). Lisäksi radan maksiminopeus on auki ja samoin tavarajunien kulkumahdollisuus. Valtion ja kaupunkien omistama yhtiö korostaa viestinnässään etsivänsä toimivinta ratkaisua 100 vuodelle. Tämä on tärkeä havainto, sillä kustannuspaineista huolimatta ratojen on vastattava raideliikenteen tarpeisiin pitkälle tulevaisuuteen.

Julkinen keskustelu ratahankkeen ympärillä on ollut lähinnä kinastelua siitä, rakennetaanko vai ei. Yhtä suuri kysymys hankkeen onnistumiselle on, miten se toteutetaan. Nyt tehtävät suunnitteluratkaisut vaikuttavat radan liikenteeseen vuosikymmeniä, ja puutteet ovat tulevaisuudessa vielä kalliimpia korjata. Selvää on myös, ettei hallituksen päättämällä kustannusjaollakaan hankkeelle varattu kehysten ulkopuolinen suora rahoitus riitä, vaan hankeyhtiö joutuu pääomituksen turvin hakemaan rahoituksen markkinoilta. Olisi tärkeää tuoda ennen neuvottelujen päättämistä

Kirjallinen kysymys KK 69/2024 vp

ja hallituksen päätöksentekoa esiin eri rahoitusvaihtojen kustannukset pitkällä aikavälillä. Yhtiön pääomittaminen on valtioneuvoston päätösvallassa, mutta hyvä ja avoin valmistelu vaatii valittujen ratkaisujen tuomista julkiseen keskusteluun ennen päätöksentekoa.

Edellä olevan perusteella ja eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ään viitaten esitämme asianomaisen ministerin vastattavaksi seuraavan kysymyksen:

Miten hallitus varmistaa useille hallituskausille venyvän suurhankkeen kestävän arvioinnin ja toteutuksen raideliikenteelle tuleviksi vuosikymmeniksi,

miten hallitus aikoo tuoda eri suunnitteluratkaisut radan palveluista, rakentamisen rahoituksen vaihtoehdot sekä riskienhallinnan julkiseen keskusteluun ennen päätöksiä ja

voiko hallitus mitenkään varmistaa hankkeen myöhempien vaiheiden toteutuksen tarkoituksenmukaisella tavalla?

Helsingissä 5.3.2024

Seppo Eskelinen sd
Anna-Kristiina Mikkonen sd
Marko Asell sd
Suna Kymäläinen sd