

LIIKENNEVALIOKUNNAN LAUSUNTO 9/2000 vp

Hallituksen esitys valtion talousarvioksi vuodelle 2001

Valtiovarainvaliokunnalle

JOHDANTO

Vireilletulo

Eduskunnan apulaispääsihteeri on kirjeellään 14 päivänä syyskuuta 2000 saattanut eduskunnan työjärjestyksen 38 §:n 3 momentista ilmeneväs-
sä tarkoituksessa liikennevaliokunnan tietoon eduskunnan päätöspöytäkirjan otteen hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2001 (HE 109/2000 vp). Valiokunta on päättänyt kokouksessaan 7.9.2000 antaa asiasta lausunnon valtiovarainvaliokunnalle liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta.

Asiantuntijat

Valiokunnassa ovat olleet kuultavina

- taloussuunnittelija Esko Pyykkönen, liikenne- ja viestintäministeriö
- ylijohtaja Ossi Niemimuukko, Ratahallintokeskus
- poliisineuvos Teuvo Veijalainen, Liikkuva poliisi
- komisario Ilkka Koskimäki, Helsingin poliisi
- talousjohtaja Veikko Vaikkinen, VR-yhtymä.

HALLITUKSEN ESITYS

Liikenneministeriön hallinnonalalle on esitetty vuodelle 2001 määrärahoja 7 061 miljoonaa markkaa, joka on noin 300 miljoonaa markkaa vähemmän kuin vuoden 2000 talousarviossa.

Tienpitoon ehdotetaan määrärahoja yhteensä 3 978 miljoonaa markkaa, joka on noin 200 mil-

joonaa markkaa vähemmän kuin vuoden 2000 talousarviossa.

Ratahallintokeskukselle ehdotetaan nettomäärärahaa yhteensä 1 671 miljoonaa markkaa, joka on noin 170 miljoonaa markkaa vähemmän kuin vuoden 2000 talousarviossa.

VALIOKUNNAN KANNANOTOT

Perustelut

Liikennevaliokunta on antanut vuoden 2000 talousarvioesityksestä lausuntonsa (LiVL 6/1999 vp), jossa valiokunta on kiinnittänyt erityistä huomiota liikenneturvallisuuden edistämiseen ja koko tieverkoston pitämiseen liikennöi-

tävyyden ja liikenneturvallisuuden edellyttämällä tasolla. Lisäksi lausunnossa on puututtu erityisesti merenkulun tukemiseen, alueellisen kuljetustuen säilyttämiseen ja lentopaikkojen rakentamiseen ja ylläpitoon. Liikennevaliokunta viittaa näiltä osin aiemmin lausumaansa.

Merenkulkulaitoksen liikelaitostaminen

Luvun 31.30 (Merenkulkulaitos) perusteluissa on todettu, että merenkulkulaitos lisää valmiuksia liikelaitosmaiseen toimintaan ja ratkaisu laitoksen liikelaitostamisesta tehdään vuoden 2001 aikana. Valiokunta on saanut selvitystä Merenkulkulaitoksen johdon toimintaan liittyvän esitutkinnan tilanteesta. Saamansa selvityksen johdosta valiokunta katsoo, että ennen kuin päättään Merenkulkulaitoksen liikelaitostamisesta tulee huolehtia siitä, että Merenkulkulaitos on sisäisesti sellaisessa kunnossa, että on edellytyksiä liikelaitostamisen onnistuneelle toteuttamiselle.

Rataverkon perusparannus

Vuoden 2001 talousarvioesityksessä ehdotetaan, että ratojen korvausinvestointeihin eli ratojen perusparannukseen osoitetut varat laskevat edelleen. Vuoden 1999 tilinpäätöksen mukaan niihin käytettiin yli miljardi markkaa, vuoden 2000 budjetissa niihin varattiin 801 miljoonaa markkaa ja vuodelle 2001 esitetään enää 740 miljoonaa markkaa. Kuitenkin korvausinvestointien tason pitäisi olla noin miljardi markkaa vuodessa, jotta rataverkon kuntoa saataisiin vähitellen kohennettua.

Nyt esitetty taso merkitsee esityksen perustelujenkin mukaan nopeusrajoitusten määrän lisääntymistä. Tämä ei vastaa eduskunnan vuoden 2000 talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä hyväksymää pontta, jossa edellytettiin teollisuuden kannalta keskeisten rataosien kunnosta huolehtimista ja sitä, ettei paino- ja nopeusrajoitteisten ratojen määrä lisäänty. Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta pitää tärkeänä, että ratojen korvausinvestointeihin tarkoitetut määrärahat nostetaan takaisin vuoden 1999 tasolle.

Tasoristeysten poistaminen

Talousarvioesityksessä ehdotetaan 40 miljoonaa markkaa tasoristeysten poistamiseen rataosilla Riihimäki—Kouvola ja Vainikkala—Kotka/Hamina sekä muilla tärkeimmillä henkilöliikenne- ja vaarallisten aineiden kuljetusreiteillä. Valiokunnan mielestä kohtuullinen tavoite olisi,

että tasoristeykset saataisiin poistettua vuoteen 2012 mennessä niiltä keskeisiltä rataosilta, joille suunnitellaan nopeaa henkilöliikennettä tai joilla kulkee merkittäviä määriä vaarallisia aineita. Yksinomaan näillä radoilla on yli 600 tasoristeystä, joiden poistamisen kustannusarvio on 1 280 miljoonaa markkaa. Tasaisen poistohjelman mukaisesti tavoitteen saavuttamiseksi tarvitaan siis vähintään 100 miljoonaa markkaa vuodessa.

Kerava—Lahti-oikorata

Suurimmat ratakapasiteettiongelmat ovat Tikkurilan ja Riihimäen välisellä rataosuudella. Tällä rataosuudella kapasiteetti on ruuhka-aikoina täyskäytössä. Aikatauluja ei voida muuttaa kysyntää vastaavasti eikä junavuoroja lisätä, koska radalle ei yksinkertaisesti mahdu lisää junia. Ratakapasiteetti ei mahdollista esimerkiksi lähiliikenteen lisäämistä Helsinki—Riihimäki-välillä eikä taajamajunaliikennettä Helsingistä Tampereelle. Ratakapasiteetin puute aiheuttaa myöhästymisiä, jotka heijastuvat suureen osaan rataverkkoa. Nykyisellä ratakapasiteetilla ei pystytä lisäämään myöskään tavaraliikennettä eikä palvelemaan tavaraliikenteen asiakkaita heidän tarpeidensa mukaisesti.

Ratakapasiteettiongelmaa on jonkin verran helpottanut vuonna 2000 valmistunut kohtausraide Korson ja Rekolan välille. Kohtausraide ei kuitenkaan ratkaise kuin pienen osan ongelmista. Pääradan kapasiteettiongelmat lisääntyvät, kun Helsingin ja Tampereen välisen radan perusparannus ja tason nosto valmistuvat vuonna 2002, jonka jälkeen henkilöjunat voisivat liikennöidä 160—200 kilometrin tuntinopeudella. Tällöin nopean henkilöjunaliikenteen ja hitaampien lähiliikenteen junien välinen nopeusero kasvaa vähentäen rataosan välityskykyä.

Helsingin ja Riihimäen välisen rataosuuden kapasiteettiongelmat on pakko ratkaista mahdollisimman pian. Tämä edellyttää ensinnäkin, että pikaisesti rakennetaan Tikkurilan ja Keravan välisen neljännen raiteen vielä puuttuvat osuudet. Lisäksi on ratkaistava Keravan ja Riihimäen välisen kaksiraiteisen rataosuuden ongelmat.

Saadun selvityksen mukaan oikorata Kerava—Lahti maksaa 2 miljardia markkaa. Ongelmien ratkaiseminen rakentamalla lisäraiteet Keravalta Riihimäelle maksaa vastaavasti 1,3 miljardia markkaa. Laadittujen selvitysten mukaan oikorata on suuremmasta investointikustannuksesta huolimatta yhteiskuntataloudellisesti selvästi kannattavampi ratkaisu kuin lisäraiteiden rakentaminen. Oikorata lyhentää matkaa Helsingistä Itä-Suomeen 22 kilometrillä ja radan varteen tulevat uudet asemat Järvenpään Haarajokeen ja Mäntsälään. Oikoratavaihtoehdossa liikennöintikustannukset ovat alhaisemmat ja lipputulot ja matkustajien hyödyt selvästi suuremmat kuin lisäraidevaihtoehdossa. Oikorata on sisällytetty myös yleiseurooppalaiseen TEN-verkkoon osana ns. Pohjolan Kolmiota.

Liikennevaliokunta katsoo, että pääradan kapasiteettiongelmat on tarkoituksenmukaisinta ratkaista rakentamalla oikorata Keravalta Lahteen. Oikorata lisää ratakapasiteettia oleellisesti ja mahdollistaa henkilö- ja tavarajunaliikenteen lisäämisen sekä Tampereen kautta Ouluun ja Rovaniemelle että Kouvolan suuntaan. Samalla lä-

hiliikennettä Helsingistä Riihimäelle ja taajamajunaliikennettä Tampereelle voidaan kehittää. Oikorata siirtää myös vaarallisten aineiden kuljetuksia pois taajamien läheisyydestä.

Eduskunta hyväksyi vuoden 2000 talousarvioesityksen käsittelyn yhteydessä ponnen, jossa edellytettiin liikenneministeriön pikaisesti käynnistävän Kerava—Lahti-oikoratahankkeen erityisrahoitusmallin valmistelun. Edellä esitetyn perusteella liikennevaliokunta ehdottaa,

että valtiovarainvaliokunta mietinnössään edellyttäisi Kerava—Lahti-oikoradan rakentamista kiirehdittävän niin, että sitä koskeva hankepäätös tehdään vuoden 2001 aikana.

Lausunto

Lausuntonaan liikennevaliokunta kunnioittavasti esittää,

että valtiovarainvaliokunta ottaa huomioon, mitä edellä on esitetty.

Helsingissä 5 päivänä lokakuuta 2000

Asian ratkaisevaan käsittelyyn valiokunnassa ovat ottaneet osaa

pj. Erkki Pulliainen /vihr
 vpj. Annika Lapintie /vas
 jäs. Jyri Häkämies /kok
 Saara Karhu /sd
 Marjukka Karttunen-Raiskio /kok
 Kari Myllyniemi /kesk
 Raimo Mähönen /sd
 Tero Mölsä /kesk

Ismo Seivästö /skl
 Timo Seppälä /kok
 Lasse Virén /kok
 Raimo Vistbacka /ps
 Matti Vähänäkki /sd
 Harry Wallin /sd
 vjäs. Eero Lämsä /kesk.

Valiokunnan sihteerinä on toiminut

valiokuntaneuvos Ritva Bäckström.

VaVM 43/2000 vp — HE 109/2000 vp

Liite 4 - LiVL 9/2000 vp