

Valtioneuvoston kanslia  
Pääministeri Alexander Stubb  
PL 23, 00023 Valtioneuvosto  
[kirjaamo@vnk.fi](mailto:kirjaamo@vnk.fi)  
[alexander.stubb@vnk.fi](mailto:alexander.stubb@vnk.fi)

Asia Esitys Pisara-ratahankkeen lykkäämiseksi

Liikenne- ja viestintäministeriö tiedotti 13.11.2014 Pisara-radan rahoitusmahdollisuuksia koskevan selvityksen valmistumisesta. Vaihtoehtoista halvimpana mainitaan perinteinen budjet-tirahoitus, jonka mukainen Pisaran kokonaishinta on noussut aiemmin esitetystä 0,9 miljardista<sup>1</sup> 1,9 miljardiin euroon<sup>2</sup>. Selvitys on tehty yhteistyössä Liikenneviraston kanssa, joka YLEn julkaiseman uutisen mukaan esittää hankkeen lykkäämistä seuraavalle vuosikymmenelle<sup>3</sup>.

Itse uutisesta puuttuvat lykkäysperustelut löytyvät Pisaraa koskevasta Liikenneviraston selvityksestä<sup>4</sup>. Aiemmin ratahankkeen hyöty-kustannussuhteeksi on ilmoitettu 1,54<sup>5</sup>, kun se nyt vaihtelee välillä 0,38 – 0,58 (s. 53, 54). Sivulla 48 lukujen merkitys sanotaan suoraan:

”Perustarkastelun mukainen hankkeen hyöty-kustannussuhde on noin 0,5, joka jää selvästi alle yhteiskuntataloudellisen kannattavuusrajan (1,0). Hankkeen yhteiskuntataloudellisen tappion nykyarvo 30 vuoden ajalta on 458 miljoonaa euroa. - - -”

Selvityksestä ilmenee myös, että pääkaupunkiseudun rautateiden välityskykyä voidaan kasvattaa Pasila – Riihimäki – rataosaa kehittämällä, rakentamalla Pasilaan lisäraide ja uudistamalla Helsingin ratapihaa. Hankkeet on toteutettava vaikka Pisara rakennetaan ja niiden kustannusarvio yhteensä 311 miljoonaa on huomattavasti Pisaraa vähemmän (s. 10 – 12). Johtopäätökset kumoavat myös näkemyksen nykymuotoisen Pisaran valtakunnallisuudesta (s. 59):

”Lähtökohtana oleva vertailuvaihtoehto pohjautuu Helsingin ratapihan toiminnallisuuden kehittämissuunnitelmaan (HELRA), jolla voidaan nykytiedon mukaan saavuttaa Pisararadalle asetetuista ensisijaisista tavoitteista kaksi ensimmäistä (Helsingin ratapihan toimivuuden parantaminen ja junaliikenteen tarjonnan kasvattaminen). Kaukoliikenteen hyödyt saadaan kehittämällä Pasila–Riihimäki -rataosaa, to-

---

<sup>1</sup>[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Kysymyksiä\\_ja\\_vastauksia\\_Pisararadasta#.VGxphfmsUY2](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Kysymyksiä_ja_vastauksia_Pisararadasta#.VGxphfmsUY2)

<sup>2</sup><http://www.lvm.fi/uutinen/4424923/pisararadan-rahoitusmalleista-selvitys>

<sup>3</sup>[http://yle.fi/uutiset/liikennevirasto-suosittelee\\_pisararadan\\_lykkaamista\\_ensi\\_vuosikymmenelle/7624227](http://yle.fi/uutiset/liikennevirasto-suosittelee_pisararadan_lykkaamista_ensi_vuosikymmenelle/7624227)

<sup>4</sup>[http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/uutiset/uutiset\\_2014/uutiset\\_9\\_10/131114\\_Pisararadan\\_rahoitusmallit\\_kartoitettu/Pisara\\_hankearviointi\\_raportti.pdf](http://portal.liikennevirasto.fi/portal/page/portal/f/uutiset/uutiset_2014/uutiset_9_10/131114_Pisararadan_rahoitusmallit_kartoitettu/Pisara_hankearviointi_raportti.pdf)

<sup>5</sup>[http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Kysymyksiä\\_ja\\_vastauksia\\_Pisararadasta#.VGdC-vmsUY1](http://portal.liikennevirasto.fi/sivu/www/f/hankkeet/suunnitteilla/pisara/Kysymyksiä_ja_vastauksia_Pisararadasta#.VGdC-vmsUY1)

teuttamalla Pasilan läntinen lisäraide sekä parantamalla Helsingin ratapihan toiminnallisuutta, jotka on tässä työssä oletettu toteutettaviksi ennen Pesararataa.”

Paikallisesti Pisara muuttaisi kulkureittejä paljonkin, mutta siitä huolimatta sen arvellaan houkuttelevan vain 6.500 uutta päivittäistä matkaa vuonna 2025 (matkustuksen kasvu olisi 0,5 prosenttia). Joukkoliikenteen kulkutapaosuuskin kasvaisi pääkaupunkiseudulla vain 0,2 prosenttiyksikköä. Hankkeen paikallisuutta kuvaa osuvasti myös se, että pääkaupunkiseudun neljän kunnan osuuden kulkutapasiirtymistä arvellaan olevan yli 90 prosenttia (s. 3 ja 29).

Pisarasta on saatu lisätietoa siitä yksinkertaisesta syystä, että radalle on nyt etsitty vaihtoehtoja (tällaisen luulisi olevan itsestäänselvyys<sup>6</sup> hankkeen laajuus huomioon otettuna). Liikennevirasto onkin jo huhtikuussa 2012 viitannut vajavaisuuksiin (s. 46):

”Yleisesti ottaen Pisara-radan suunnittelun puutteeksi voi todeta sen, että vertailuasetelma on ollut hieinan keinotekoinen. Vertailuasetelman takia hankkeen merkitystä kaukoliikenteelle ei tutkittu, vaikka yleisesti Pisara-radan rakentamisen syyksi mainitaan kaukoliikenteen tarpeet (kuten myöhästymisten vähentäminen).”<sup>7</sup>

Eduskunta on kuitenkin kesäkuussa 2012 yhtynyt liikenne- ja viestintävaliokunnan Pisaraa puoltavaan ja ilmeisesti ”sokkona” tehtyyn lausuntoon:

”- - Valiokunta kannattaa selonteon periaatelinjausta, jolla hallitus ilmoittaa sitoutuvansa toteuttamaan kolme raideliikennehanketta vuosina 2016-2022. (Pisara-rata, Helsinki-Riihimäki-rataosan kapasiteetin lisäämisen 2. vaihe sekä Luumäki-Imatra-kaksoisraide ja yhteyden parantaminen Imatralta Venäjän rajalle). Näillä hankkeilla on poikkeuksellisen suurta valtakunnallista merkitystä niin raideliikenteen toimivuuden kuin myös kilpailukyvyn näkökulmasta. ...”<sup>8</sup>

Tuoreista kriittisistä tiedoista huolimatta liikenneministeri Risikko ajaa hanketta eteenpäin<sup>9</sup>, vaikka hän on tietoinen tiukasta taloustilanteestamme<sup>10</sup>:

”Arvoisa herra puhemies! Ei missään nimessä pitäisi jäädyttää. Meillä on tällä hetkellä nyt saatu juuri selvitystä tästä Pisaran hyödystä ja myöskin siitä, mitä kaikkea pitää tehdä sen lisäksi, että Pisara-rata saadaan, mutta siitä, miten me saamme siitä Pisarasta nimenomaan mahdollisimman hyvän hyödyn, on myöskin Liikennevirasto jättänyt meille selvityksensä. Tämän jälkeen, kun meille on myös tänään annettu Pisara-radasta näitä erilaisia rahoitusvaihtoehtoja, me nyt katsomme niitä ja teemme talouspoliittiselle ministeriryhmälle ehdotuksen siitä, miten tulisi edetä. Tärkeää on se, että saavutamme mahdollisimman hyvän hyödyn Pisara-radalla.”

Olette itsekin kannattanut Pisaraa valtakunnallisesti merkittävänä hankkeena Valtioneuvoston tiedonantokeskustelussa Eduskunnalle 24.6.2014. Lausutte samassa tilaisuudessa toisaalta myös näin:

”Pisara-radan rahoitusta koskeva selvitys on käynnissä. Selvityksen ja tonttitarjonnan lisäämistä koskevan sopimuksen perusteella hallitus arvioi valtion mahdollisen osallistumisen radan rakentamiseen.”<sup>11</sup>

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunnan 17.10.2014 päivätyssä lausunnossa todetaan<sup>12</sup>:

”Liikenne- ja viestintävaliokunta korostaa voimakkaasti eduskunnan hyväksymän liikennepoliittisen selonteon ja sen toimeenpanon merkitystä sekä liikennepoliittikan strategisten valintojen että rahoituksen

<sup>6</sup><http://www.rautatiematkustajat.fi/Ruralia.pdf>

<sup>7</sup>[http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/its\\_2012-11\\_pisara-radan\\_laajemmat\\_web.pdf](http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf3/its_2012-11_pisara-radan_laajemmat_web.pdf)

<sup>8</sup>[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livm\\_5\\_2012\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livm_5_2012_p.shtml)

<sup>9</sup>[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/skt\\_112\\_2014\\_114\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/skt_112_2014_114_p.shtml)

<sup>10</sup><http://www.paularisikko.fi/2014/09/09/terveiset-budjettiriihesta/>

<sup>11</sup><http://puheenvuorot.kansanmuisti.fi/istunnot/71-2014/18289-valtioneuvoston-tiedonanto-eduskunnalle-24-6-2014-nimitetyn-paaministeri-alexander-stubbin-hallituksen-ohjelmasta>

<sup>12</sup>[http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livl\\_5\\_2014\\_p.shtml](http://www.eduskunta.fi/faktatmp/utatmp/akxtmp/livl_5_2014_p.shtml)

suunnittelun ja kohdentamisen osalta. Selkeisiin olosuhteiden muutoksiin on välttämätöntä reagoida myös hanketoteutuksissa. Selonteon linjauksista tulee kuitenkin pitää kiinni ja esimerkiksi selonteossa päätetyt hankkeet on aloitettava ja toteutettava suunnitellusti, jollei muutoksille ole olemassa erityisen painavia perusteita.”

Lausuntoon sisältyvissä perussuomalaisten ja Keskustan eriävissä mielipiteissä Pisaraa kritisoidaan nimeltä mainitsemalla, mutta siteerattu enemmistönkin näkemys sallii selkeästi Pisaraa koskevan mielenmuutoksen. Vähintäänkin hankkeen lykkäämiseksi Liikenneviraston esittämin tavoin on olemassa erityisen painavia, vasta aivan äsken ilmenneitä perusteita.

Viime kädessä hallituksen pääministerillä on velvollisuus katsoa, että koko hallitus toimii vastuullisesti ja lykkää Pisaran toteuttamista (meidän ei liene tarpeen enää tarkemmin perustella miksi). ”Jatkoajan” kuluessa hankkeen kenties halvempi toteuttamistapa, todelliset edut ja haitat sekä tarve tai tarpeettomuus on mahdollista selvittää kaikessa rauhassa ja avoimesti kuten länsimaiseen demokratiaan kuuluu.

Toteamme lisäksi tehneemme VR:n henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan kantelun EU-komissioon<sup>13</sup>. Kantelu on johtamassa<sup>14</sup> toimiin<sup>15</sup>, vaikka Suomen hallitus ei vielä ole vastaanottanutkaan virallista tiedustelua. Komissiolle lähettämässämme lisäkirjeessä epäilemme Pisaran suunnitteluun saadun väärin perustein TEN-T-rahoitusta (s. 3, 4<sup>16</sup>). Jatkokirjeenvaihdossa voimme entistä perustellummin kyseenalaistaa ratasilmukan osana ”Euroopan laajuista liikenneverkkoa”, jos hanketta sellaisena nykymuodossaan yhä edistetään.

Kemijärvellä marraskuun 21. päivänä 2014

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

[www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi)

<http://www.facebook.com/pages/Rautatiematkustajat/158345494253217>

<https://www.facebook.com/groups/108232592543581/>

Kalevi Kämäräinen

puheenjohtaja

Juha P. Korhonen

varapuheenjohtaja

TIEDOKSI valtionneuvoston jäsenet ja kansanedustajat (myös Eduskunnan liikennevaliokunta ja valtiovarainvaliokunta)

<sup>13</sup>[http://www.rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/SRM\\_PSA\\_KANTELU.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/SRM_PSA_KANTELU.pdf)

<sup>14</sup>[http://www.rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/DOC\\_67378.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/eu-kantelu/DOC_67378.pdf)

<sup>15</sup>[http://ec.europa.eu/eu\\_law/infringements/application\\_monitoring\\_fi.htm](http://ec.europa.eu/eu_law/infringements/application_monitoring_fi.htm)

<sup>16</sup>[http://www.rautatiematkustajat.fi/SRM\\_PSA\\_KANTELU\\_2.pdf](http://www.rautatiematkustajat.fi/SRM_PSA_KANTELU_2.pdf)