

Miten liikennejärjestelmää tulisi kehittää

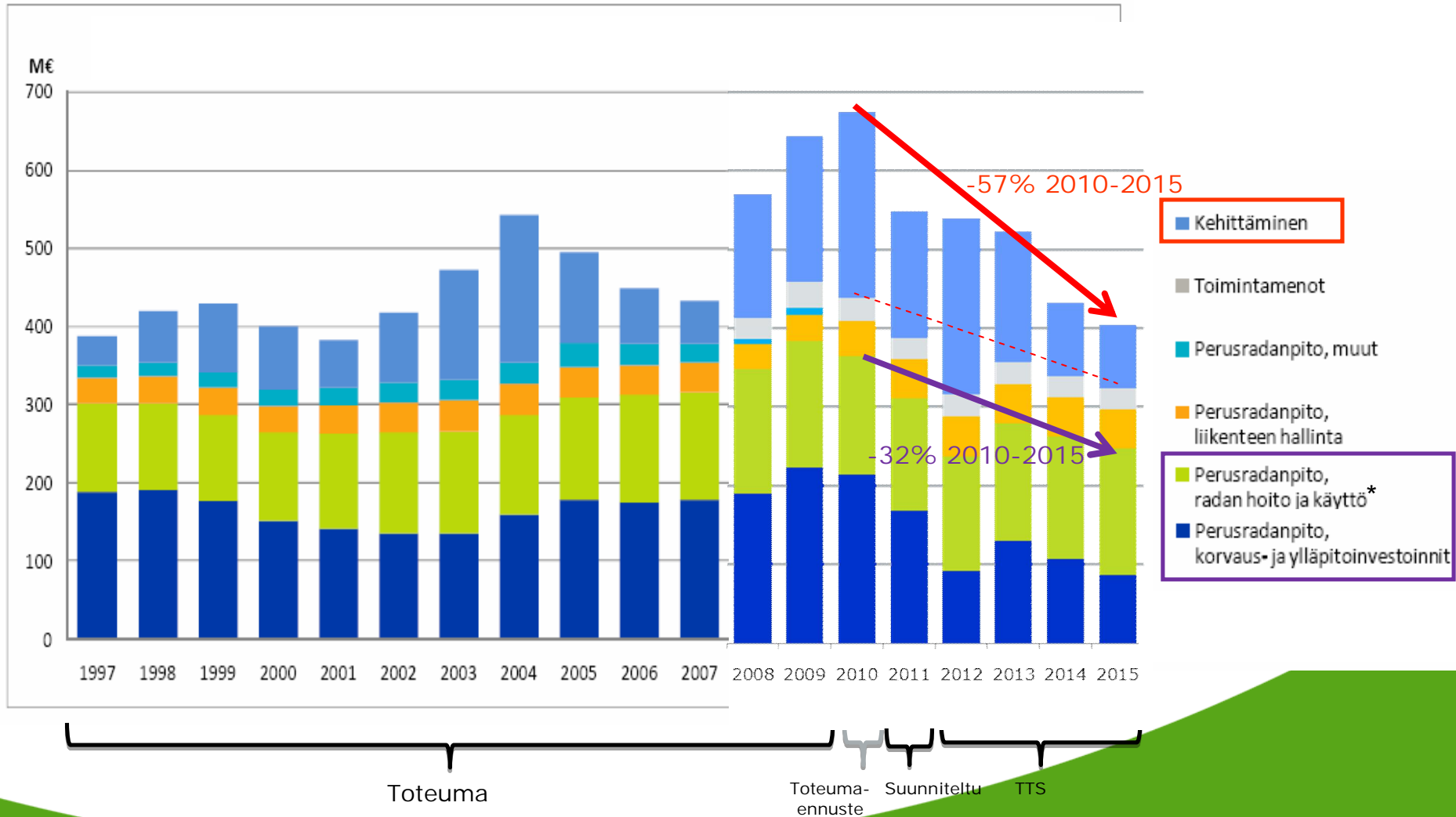
Yleinen liikennepolitiikka

- Liikennepolitiikan tulee olla pitkäjänteistä, yli vaalikauden ulottuvaa
- Suurista väylähankkeista päätökset pitää tehdä myös rahoituksen osalta yhtenä kokonaisuutena
- Liikenneväyläinvestointien rahoitus irrotettava käyttötalouden kehysbudjetoinnista => Valtion Infra Oy tai vastaava järjestely
- Väyläverkosto ei nykyisellään vastaa liikenteen eikä asiakkaiden tarpeisiin: rataverkon kehittämisessä tarvitaan sekä nykyisten ratojen perusparannusta että tärkeysjärjestyksessä toteutettavia uusia ratahankkeita
- Rataverkon kunnosta aiheutuvia liikennehaittoja ja rajoituksia on määrätietoisesti vähennettävä
- Pitkäjänteisen liikennepolitiikan välineeksi tarvitaan uuden hallituksen liikennepoliittinen selonteko
- EU-liikennepolitiikkaan vaikuttamisessa on korostettava kansallista etua ja Suomen erityisolosuhteita

Väylät saatava kuntoon

- Ilman huomattavaa panostusta rataverkkoon junaliikenteen kasvattaminen Suomessa ei onnistu
 - Välityskyky paikoin täysin tai lähes täysin käytössä
 - Rataverkon kunto aiheuttaa liikennehäiriöitä ja -rajoituksia
 - Älyliikenteen keinot eivät tepsii ennen kuin rataverkon perusongelmat on korjattu
- Rataverkon kehittämiseksi
 - Menossa olevat hankkeet rakennettava ripeästi valmiiksi
 - Korvaus- ja ylläpitoinvestointeihin tarvitaan tasokorotus
 - Uusia ratahankkeita aloitettava tärkeysjärjestyksen perusteella

Liikennevirasto, radanpidon menot 1997-2015



Lähde: LiVi:n TTS 2010-2013; LiVi:n TTS 2010-2014; LiVi:n TTS 2012-2015

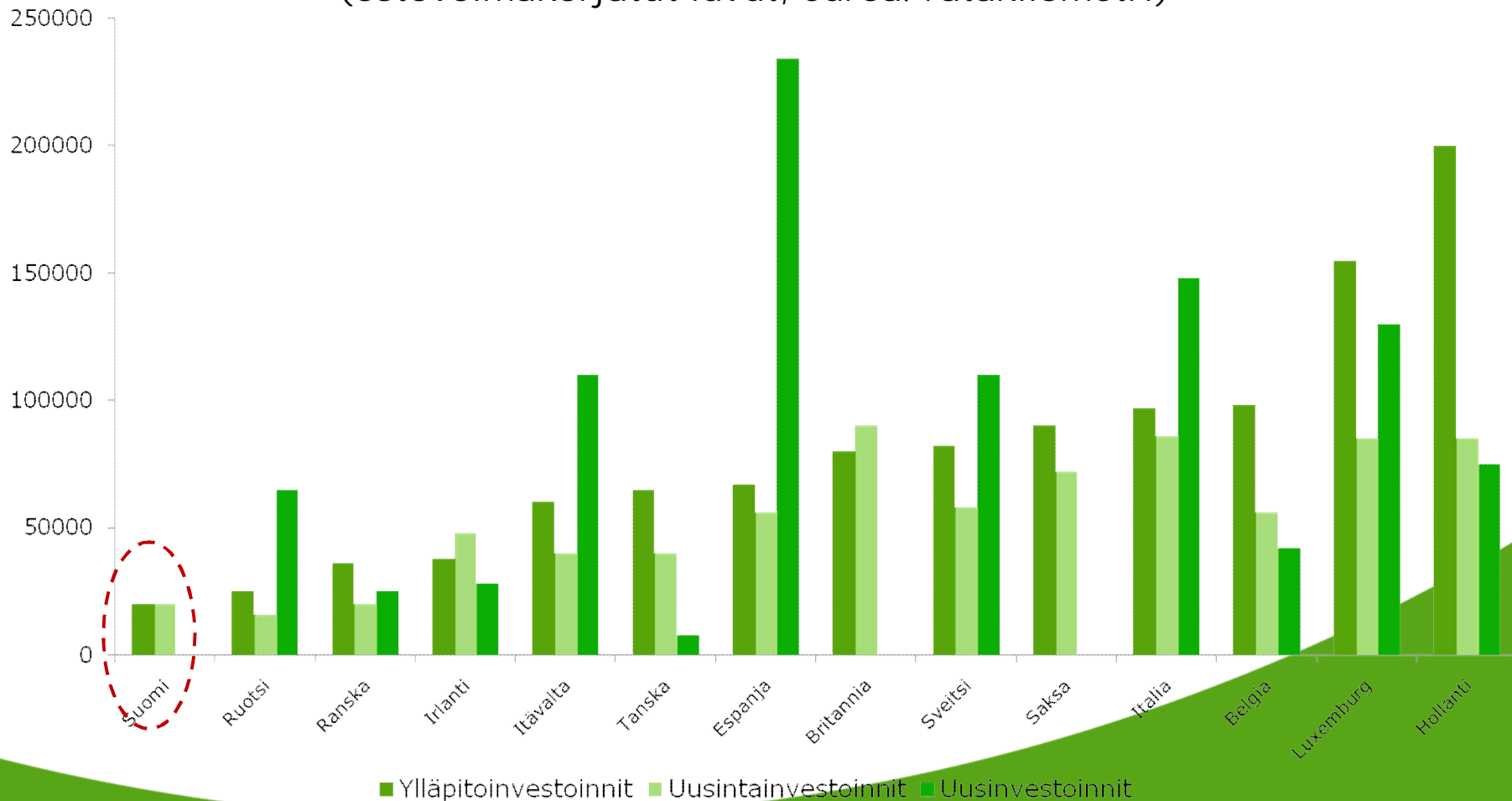
*) 2008 ja siitä eteenpäin 'kunnossapito'. Tämä sisältää myös kiinteistö- ja liikenteenohjaus- ja infojärjestelmien ylläpidon.

**) Toimintamenot 2010-2015 on arvioitu edellisten vuosien perusteella

***) "Perusradanpito, muut" 2010-2015 todennäköisesti yhdistetty liikenteen hallintakuluihin

Suomen rataverkon investoinnit ovat alhaisemmalla tasolla kuin Euroopassa keskimäärin

Ratainvestoinnit tietyissä Euroopan maissa vuonna 2007, (ostovoimakorjatut luvut, euroa/ratakilometri)



Perusväylän pidossa riittävä rahoitus radoille

- Nykyisellä rahoitustasolla joudutaan keskittymään ainoastaan rakenteiden korvaamiseen uudella eikä toiminnallisia parannuksia voida juurikaan tehdä
- Rataverkon investoinnit ja niiden rahoitus oltava valtion vastuulla
 - Liikennevirasto vastaa radoista ja niiden laitteista
 - Liikenneviraston määrärahat myöntää eduskunta osana valtion budjettia
 - VR-konserni vastaa junaliikenteen hoitamisesta
- Seuraavan vaalikauden kehyksissä *perusväylän pidon rahoitusta on nostettava radanpidon osalta 100 miljoonalla eurolla vuodessa koko vaalikauden ajan*
 - Ylläpito- ja korvausinvestointeihin
 - Korjausvelan paikkaamiseen
 - Routaongelmien korjaamiseen

VR:n kannalta tärkeimmät rataverkon hankkeet

- Keskeneneräiset valmiiksi
 - Seinäjoki-Oulu
 - Kehärata
 - Ilmalan ratapiha
- Uusien Top 5
 - Pisara-rata
 - Helsinki-Riihimäki-Tampere, välityskyvyn parantaminen
 - Helsingin asetinlaitteen uusiminen
 - Luumäki-Imatrankoski kaksoisraide
 - Hanko-Hyvinkää ja Iisalmi-Ylivieska sähköistykset

Seinäjoki-Oulu

- Suomen vilkkaimpia etelä-pohjoissuunnan rataosuuksia
- Kapasiteetti täydessä käytössä erityisesti yöaikaan
- Henkilö- ja tavaraliikenteen ennustetaan jatkavan kasvuaan merkittävästi
- Yksiraiteinen ennen perusparannusta, jonka jälkeen Ylivieska-Oulu jää yksiraiteiseksi
- Päälysrakenne taloudellisen käyttöiän lopussa, pahoja routavaurioita
- Rahoitustarve koko rataosan perusparannuksen saamiseksi valmiiksi n. 550 miljoonaa euroa



Pisara

- Poistaa Helsingin aseman umpikujan
- Vähentää liikenteen häiriöherkkyyttä
- Vaikutuksiltaan valtakunnallinen
- Parantaa sekä kauko- että lähiliikenteen täsmällisyyttä
- Pisaran avulla voidaan lisätä vuoroja
- Pisaran valmistuminen 10 vuoden päästä edellyttää hankepäätöksen tekemistä nopealla aikataululla
- Kustannusarvio täsmentyy kun YVA valmistuu

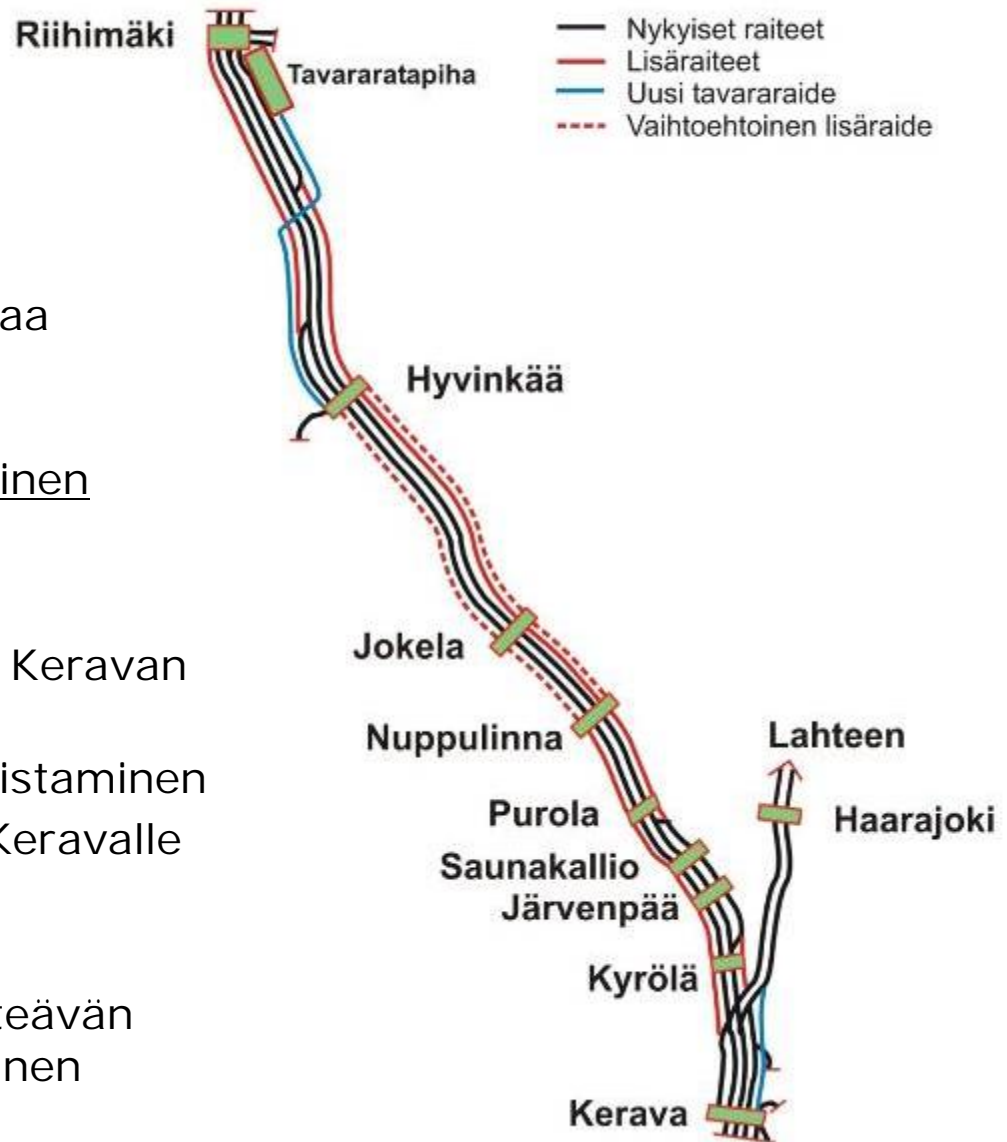


Pasila-Riihimäki

- Suomen vilkkain rataosuus
- Hankkeen rakentaminen voi alkaa aikaisintaan 2013 riippuen budjettipäätöksestä
- Tavoitteena kapasiteetin lisääminen

Hankkeen sisältö

- 15 km pitkä neliraiteinen osuus Keravan ja Riihimäen välillä
- Riihimäen henkilöratapihan uudistaminen
- Tavaraliikenteen uusia raiteita Keravalle
- Muutoksia Pasilan, Tikkurilan ja Hyvinkään ratapihoille
- Pääradan raiteet eri tasossa risteävän tavaraliikenneraiteen rakentaminen



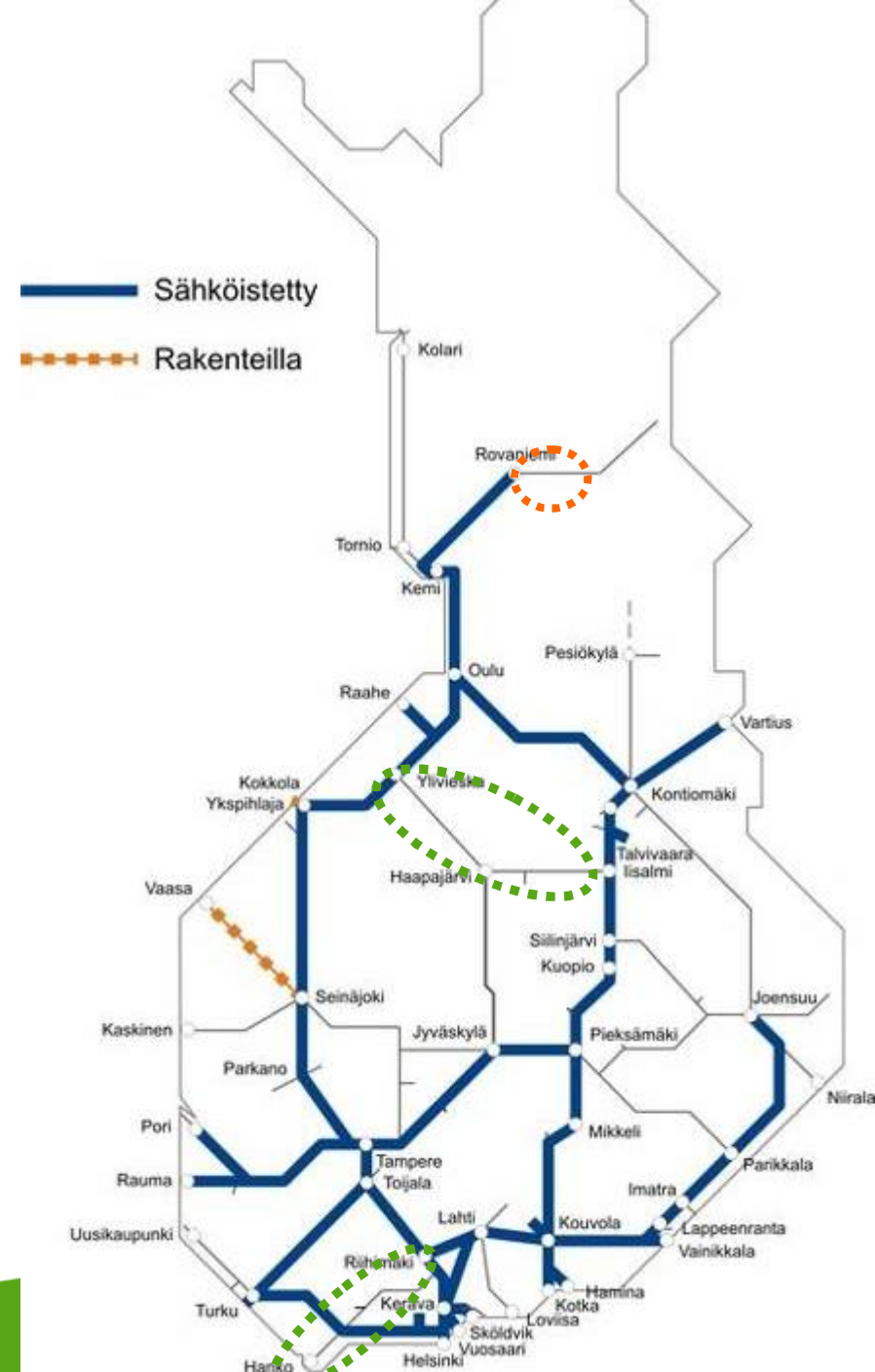
Sähköistys

- Seinäjoki-Vaasa: rakenteilla
- Rovaniemi-Kemijärvi: aloitus valtion talousarviossa 2011

- VR:n kannalta tärkeimmät sähköistyshankkeet ovat

Iisalmi-Ylivieska

Hanko-Hyvinkää



Luumäki-Imatrankoski

Hankkeen tavoitteet

- Kaksoisraide
- Suurin sallittu akselipaino 25 tn
- Suurin sallittu nopeus 200 km/h
- Kustannusarvio 270 M€

Hyödyt

- Mahdollistaa ennustetun tavara- ja henkilöliikenteen kasvun
- Parantaa merkittävästi
 - rautatieliikenteen kilpailukykyä
 - alueen toimintaedellytyksiä



Luumäki-Imatra kaksoisraiteen alustava yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi (YVA) (2008)

Junaliikenteen ostot

- Valtion ja VR:n kesken sovittu kaukoliikenteessä 31,5 miljoonan euron tasosta + kustannusten nousun korvaamisesta
 - V. 2011 käytettävissä 33,7 milj. euroa
- Ostoliikenteen määrärahojen leikkaus merkitsisi liikenteen vähentämistä
- Ilmastopoliittiset tavoitteet ja joukkoliikenteen palvelutason turvaaminen edellyttäisivät päinvastoin ostomäärärahojen selvää korottamista
- Nykyinen ostoliikenne on valtion kannalta kustannustehokasta, sillä ostoilla katetaan vain liikenteen alijäämä
- Lähiliikenteen ostoilla varmistetaan oikoradan ja rantaradan liikenteen palvelutaso
 - V. 2011 käytettävissä 10,2 milj. euroa (-0,7 milj. euroa v. 2010 verrattuna)
- Uuden hallituksen tulisi sitoutua säilyttämään ostoliikenteen laajuus vähintään nykyisellään

Kilpailun avaaminen ei saa olla syrjivää eikä hätiköityä

- Mahdolliset toimenpiteet rautateiden henkilöliikenteen kilpailun avaamiseksi eivät saa olla nykyisiä toimijoita syrjiviä
- Jokaisen operaattorin pitää kantaa itse vastuu toiminnastaan ja sen organisoinnista ja tarvittavista investoinneista tai palveluiden ostoista
- Kilpailua pohtineen työryhmän esityksistä jatkovalmistelua tarvitaan mm.
 - Ammatillisen koulutuksen järjestämisestä ja henkilöstön saatavuudesta
 - Mahdollisten uusien toimijoiden tarvitsemien varikko- ja kunnossapitopalvelujen järjestämisestä
- Helsingin seudun lähiliikenteen kilpailuttaminen ei ole järkevää ennen kuin Pisara on käytössä
 - siihen asti jaetaan niukkuutta ilman palvelutason paranemista