

Vastaus kirjalliseen kysymykseen KKV 35/2024 vp

Vastaus kirjalliseen kysymykseen Satakunnan henkilöjunaliikenteen ja väylien parantamisesta

Eduskunnan puhemiehelle

Eduskunnan työjärjestyksen 27 §:ssä mainitussa tarkoituksessa Te, Arvoisa puhemies, olette toimittanut asianomaisen ministerin vastattavaksi kansanedustaja Eeva Kallin /kesk näin kuuluvan kirjallisen kysymyksen KK 35/2024 vp:

Mitä hallitus tekee säännöllisen henkilöjunaliikenteen palauttamiseksi välittömästi Porin ja Tampereen väliselle yhteydelle,

onko hallituksen mielestä oikein, että yksi ainoa yhteysväli (Pori—Tampere) kärsii näin voimakkaasti muun maan liikenteen turvaamisesta tässä tilanteessa,

mitä hallitus tekee sen varmistamiseksi, että vastaava tilanne ei enää toistu ja että liikenne sujuu normaalisti niin Satakunnassa kuin muualla Suomessa,

mikä on hallituksen arvio nykyisten väylien, mukaan lukien raiteet, korjausvelasta tällä hetkellä,

miten arvioitte korjausvelan kehittyvän hallituskauden loppuun mennessä, aikooko hallitus nykyisten väylien rajusta korjausvelasta ja kehittämistarpeesta huolimatta edistää jääräpäisesti Turun tunnin junaa (nyk. Länsirata Oy) eli uuden miljardiluokan raidehankkeen edistämistä

ja jos valtio ei kykene kunnossapitämään ja kehittämään edes nykyisiä raiteita, miten se ajattelee pystyvänsä huolehtimaan vielä uusien raiteiden rakentamisesta ja tulevaisuuden perusväylänpidosta?

Vastauksena kysymykseen esitän seuraavaa:

Maanantaina 12.2.2024 koko Suomen kaukoliikenne ajettiin turvallisuussyistä alas, kun VR:n kaluston pyöristä löytyi poikkeuksellisia lovia. Tähän mennessä saatujen tietojen mukaan alussa rataaurion sijainti ei ollut tarkasti selvillä. Vaurio syntyi todennäköisesti 9.2, veturin pyörien ”sutiessa” usean kymmenen metrin matkalla. Vaurio paikannettiin Lahden ja Kouvolan välillä Mankala-Niinimäki-rataosalle 12.2-13.2 välisen yön aikana. Tapahtumat aiheuttivat merkittäviä häiriöitä Suomen rautatiejärjestelmälle. Lisäksi rataaurion vahingoittamat pyörät olisivat voineet

etenkin pidemmällä aikavälillä vaarantaa vielä laajemmin kaluston turvallisuutta. Vaurioituneen kaluston käyttö lisää merkittävästi riskiä radan vaurioitumiseen myös muualla. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyytänyt, että kansallisena rautateiden turvallisuudesta vastaavana viranomaisena Liikenne- ja viestintävirasto selvittäisi tapahtumien kulun sekä tarvittaessa ryhtyisi liikenteen turvallisuuden varmistamisen edellyttämiin jatkotoimiin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt VR:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta tietyillä reiteillä, joista Pori-Tampere –väli on yksi. Liikenne- ja viestintäministeriö sai 15.2.2024 VR:ltä tiedon, että perjantaina 16.2. ja lähipäivinä perutaan Pori-Tampere –junaliikennettä. Syynä perumiseen oli ratavaurion aiheuttamat vauriot junien pyöriässä sekä niiden tarkastaminen ja korjaaminen. VR ei ilmoittanut ministeriölle ennalta Pori-Tampere –välin liikenteen perumisista useamman viikon ajaksi. VR on ilmoittanut 23.2, että se palauttaa osan vuoroista Pori-Tampere reitille 28.2 alkaen. Tavoitteena on palata normaaliin liikenteeseen ja vuorotarjontaan pääsiäiseen mennessä.

Ministeriö selvittää parhaillaan yhteistyössä VR:n kanssa junaliikenteen perumista ja sen vaikutuksia yhtiön sopimusvelvoitteisiin. Liikenteen tilaajana liikenne- ja viestintäministeriö katsoo, että yli kuukauden ennakoimaton junaliikenteen palvelukatko vaatii huolellisen selvityksen VR:n toiminnasta ja sopimusvastuusta. Ministeriö on myös käynyt keskusteluita VR:n kanssa siitä, kuinka normaaliin liikenteeseen voitaisiin palata mahdollisimman nopeasti kyseisellä välillä. Ministeriö selvittää myös VR:n kanssa parhaillaan, kuinka nykyistä sopimusta on mahdollista muuttaa, jotta vastaavankaltaisilta tilanteilta vältyttäisiin tulevaisuudessa.

Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Väyläviraston arvio valtion väylien korjausvelasta vuoden 2024 alussa on yhteensä 4,26 miljardia euroa (tieverkko 2,57 mrd. euroa, rataverkko 1,66 mrd. euroa ja vesiväylät 30 mrd euroa.)

Vuoden 2024 talousarvion, joka sisältää 250 miljoonaa euroa hallitusohjelman investointiohjelmassa esitetystä 520 miljoonan paketista korjausvelan purkamiseen sekä julkisen talouden suunnitelman 2025-2027 mukaisilla perusväylänpidon rahoitustasoilla korjausvelka kasvaa hallituskauden loppuun mennessä Väyläviraston arvion mukaan n. 800 miljoonaa euroa (5,1 miljardiin).

Hallitusohjelman mukaisesti valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman (Liikenne 12) päivitys on alkanut. 12-vuotinen ohjelma linjaa taloustilanteen, väyläverkon tarpeiden sekä suunnitelman tavoitteiden pohjalta seuraavien vuosien toimenpiteet liikennejärjestelmän ylläpitoon sekä kehittämiseen. Tämän suunnitelmapäivityksen yhteydessä on mahdollista huomioida mm. ole-massa olevan väyläverkon sekä kehittämisen välinen tasapaino sekä tehdä priorisointia.

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan valtio toteuttaa Turun tunnin juna -hankkeen, joka käsittää Espoo–Salooikoradan rakentamisen ja Salo–Kupittaa-yhteysvälin parantamisen. Rakentaminen käynnistyy Espoo–Lohja ja Salo–Kupittaa-yhteysväleillä. Valtio on jatkanut keskustelua rakentamisvaiheeseen siirtymisen edellytyksistä yhdessä kuntien kanssa hallitusohjelman ja talouspoliittisen ministerivaliokunnan asettamien reunaehtojen puitteissa. Yhtiö on myös hakenut EU:n CEF-tukea tammikuussa 2024 osalle hankkeista. Talouspoliittinen ministerivaliokunta on edellyttänyt, että liikenne- ja viestintäministeriö yhteistyössä valtiovarainministeriön, Väyläviraston sekä Länsirata Oy:n kanssa laativat kattavan riskiarvion hankkeiden toteuttamiseen liittyvistä keskeisimmistä riskeistä (ml. kustannusarvioista). Selvitystä hyödynnetään jatkokeskusteluiden tukena.

Helsingissä 8.3.2024

Liikenne- ja viestintäministeri Lulu Ranne

VN/6348/2024-LVM-3

Seuraavat henkilöt ovat allekirjoittaneet tämän asiakirjan sähköisesti /

Följande personer har undertecknat denna handling elektroniskt /

This document has been signed electronically by the following persons: