

Liikenneministeri  
Anu Vehviläinen

## **Helsingin asemakapasiteetin nopea kehittäminen on välttämätöntä**

Helsingin ratapihan liikenteellinen toimivuus on nousemassa junaliikenteen kasvun esteeksi. Eri selvityksissä tilanne on todettu ja myös ratkaisumahdollisuuksia on löydetty. Parhaillaan on menossa Helsingin ratapihan toimivuustarkastelu, jolla etsitään lyhyen aikavälin parannusmahdollisuuksia. Työn tarkoituksena on selvittää Helsingin ratapihan, Helsinki–Kerava- ja Helsinki–Espoo-osuuksien liikenteellistä toimivuutta sekä välityskyvyn rajoja. Monet junaliikenteen muutokset edellyttävät ja mahdollistavat varmaan ratapihan toimivuutta parantavia toimenpiteitä. Mutta riittävätkö ne?

Ratahallintokeskuksen lähtökohtana on, ettei 10 vuoden sisällä valmistu suuria kehityshankkeita (esim. Pisara), jotka muuttaisivat merkittävästi Helsingin ratapihan liikennettä. Samanaikaisesti kuitenkin suunnitellaan pääradan toimenpiteitä, jotka mahdollistaisivat kysyntää vastaavan junaliikenteen lisätarjonnan. Henkilöliikenteessä junaliikenteen kasvupaineet ja -mahdollisuudet ovat merkittävän suuria erityisesti Helsinki keskeisessä liikenteessä.

On ilmeistä, että junaliikenteen toivottua ja mahdollista kasvua ei voida toteuttaa ellei Helsingin ratapihaongelmia ratkaista ja tuoda merkittävää lisäkapasiteettia siihen. Pro Rautatien näkemys on, että vaikuttavaa ratkaisua tulisi hakea nopeasti. Sen toteuttaminen pitäisi käynnistää myös mahdollisimman nopeasti. Vain tällä tavalla voidaan tulevaisuudessa tarjota ja kehittää junaliikenteeseen tukeutuvaa toimivaa Helsingin metropolialuetta.

Pro Rautatie esittää, että välittömästi selvitetäisiin edellytykset Helsingin päärautatieaseman säilyttämiseksi kaukoliikenteen pääterminaalina ja ratapihan kapasiteetin varmistava ratkaisu, jolla merkittävä lähi- ja kaukoliikenteen kasvu olisi mahdollista. Pisara ratkaisuna on yksi perusvaihtoehto. Mahdollisimman nopeasti tulisi tehdä päätös ratkaisusta ja käynnistää toteutussuunnitelmien laatiminen.

Hämeenlinna 15.6.2009

**Pro Rautatie** 

Jari Koskinen  
hallituksen puheenjohtaja

Reijo Lehtinen  
toiminnanjohtaja

Jakelu

kansanedustajat, VR konserni, Ratahallintokeskus, Tiedotusvälineet

## **Suomeen tarvitaan valtakunnalliset liikenteen ja kuljetusten yleissuunnitelmat**

Suomessa Liikenne- ja viestintäministeri tekee ansiokasta työtä liikenteen kehittämisessä ja tulevaisuuksien linjauksissa. Samoin eri sektoriviranomaiset ovat paneutuneet oman sektorinsa kehittämiseen. Liikennepoliittisen selonteon pohjalta on kehitetty entistä pitkäjänteisempää päätöksentekoa liikenteen kehittämisessä.

Kuitenkin Suomesta puuttuu sekä henkilöliikenteestä että tavaraliikenteestä kaikki liikenne- ja kuljetusmuodot kattava pitkäjänteinen yhteinen kansallinen kehittämissuunnitelma, jossa selkeästi asetettaisiin tavoitteet ja määritettäisiin toimintastrategiat ottaen huomioon sekä infrastruktuurin investoinnit että operatiivisen liikenteen ja kuljetusten toiminnan kehittäminen yli hallinnon sektorirajojen.

Kuvaavaa tämän päivän tilanteelle on rautatieliikenteen voimakas kasvupaine, johon jatkossa ei kuitenkaan kyetä vastaamaan puuttuvien rata-, asema- ja terminaalikapasiteettien vuoksi. Toisaalta operaattorin kalusto ja hankinnat on mitoitettu tähän tilanteeseen. Tuloksena on, että potentiaaliseen kysyntään ei kyetä vastaamaan siellä missä sitä olisi. Suomen rautateillä on henkilöliikenteessä avautunut vahvan kasvun kausi. Myös tavaraliikenteessä on potentiaalia mahdollisuuksia mm. uusien kaivoshankkeiden ja puun kuljetuksessa. Mutta myös esim. transitoliikenteessä etenkin kun Venäjä on korostamassa rautatiekuljetusten roolia.

Rautateiden Ongelmana on, että pääradoilla, joilla liikenteen lisästarvetta olisi, ei ole tilaa uusille junille. Niissäkin kehittämishankkeissa, joita kyetään viemään eteenpäin, rakentamisen aikajänneet ovat sietämättömän pitkiä. Myös toteuttamistapa merkitsee suuria haittoja parannettavien rataosien junaliikenteelle. Tämä heijastuu ainakin matkustaja- ja kuljetusmäärien alenemisena, jolla on myös vaikutusta käytön kehittymiseen pitkällä aikavälillä. 1800-luvulta peräisin oleva rataverkon perusrakenne ei ehkä parannusten jälkeenkään palvele tulevia liikenne- ja kuljetustarpeita. Suomessa tulisikin jatkossa rakentaa kaikki pääyhteydet kaksiraiteisina ja tarpeen mukaan kapasiteetin sitä vaatiessa hyvissä ajoin ennakoiden lisätä raiteiden määrää. Rataverkon kehittämisessä tulisi myös ennakkoluulottomasti lähteä tulevaisuuden tarpeiden pohjalta kehittämään uusia ratalinjauksia, jotka vastaavat kehittyviin tarpeisiin siellä missä kysyntää tulee olemaan.

Eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyö on edelleen lähinnä juhlapuheiden tasolla, jos sitäkään. Yhteisten rajapintojen järjestäminen ontuu monien eri organisaatioiden keskittyessä pitämään vain omasta reviiristään kiinni. Asemien liityntäpysäköinti on surkeassa tilassa, juna- ja linja-autoliikenteen yhteensovittaminen on jäänyt jälkeen 50-luvun tasosta vain informaatio on hieman parantunut kiitos internetin luomien uusien mahdollisuuksien. Mutta informaatio ei auta matkan teossa, jos todellista palvelua ei ole. Tavaraliikenteessä puhutaan intermodaalikuljetuksista, mutta ainoa lähes toimiva intermodaaliyhteys Suomessa on Oulu - Helsinki.

Liikenteenhoidon kysymykset ovat ainakin nykyaikaisen markkinatalouden näkökulmasta varsin mielenkiintoisia. Osin on selviä monopoleja osin suojattuja ns. vapaita mutta tiukasti luvilla säädeltyjä hallintomalleja. Selvä ongelma on toimivan käyttäjiä palvelevan monen toimijan kilpailuun tai hallittuun yhteistoimintaan perustuvan liikenteenhoidon

järjestelmän kehittäminen. Ainoastaan henkilöautoliikenteessä on päästy lähes vapaan kilpailun tilanteeseen. Tämä näkyy myös sen kehityksessä ja suosiossa.

Pro Rautatie esittääkin, että ennen seuraavan liikennepoliittisen selonteon laatimista Liikenne- ja viestintäministeriö laatisi

1. Henkilöliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
2. Tavaraliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
3. Suunnitelman kaikkien hallinnollisten esteiden poistamiseksi, joka mahdollisimman helposti mahdollistaisi niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin kilpailun ja kilpailuttamisen sekä eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyön

Näissä tulisi selkeästi linjata konkreettiset pitkän aikavälin kehittämistavoitteet tämän päivän tilanteesta ja tulevaisuuteen liittyvien skenaarioiden ja selvitysten pohjalta. Strategisessa suunnitelmaosiossa tulisi osoittaa mitä toimenpiteitä tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi, mitkä olisivat vaikutukset ja millaisin resurssein tavoitteisiin voitaisiin päästä.

Hämeenlinna 24.6.2009

**Pro Rautatie** 

Jari Koskinen  
hallituksen puheenjohtaja

Reijo Lehtinen  
toiminnanjohtaja

Jakelu

kansanedustajat  
VR konserni  
Ratahallintokeskus  
Tiehallinto  
TiedotusvälineetLiikenneministeri

Anu Vehviläinen

## **Suomeen tarvitaan valtakunnalliset liikenteen ja kuljetusten yleissuunnitelmat**

Suomessa Liikenne- ja viestintäministeri tekee ansiokasta työtä liikenteen kehittämisessä ja tulevaisuuksien linjauksissa. Samoin eri sektoriviranomaiset ovat paneutuneet oman sektorinsa kehittämiseen. Liikennepoliittisen selonteon pohjalta on kehitetty entistä pitkäjänteisempää päätöksentekoa liikenteen kehittämisessä.

Kuitenkin Suomesta puuttuu sekä henkilöliikenteestä että tavaraliikenteestä kaikki liikenne- ja kuljetusmuodot kattava pitkäjänteinen yhteinen kansallinen kehittämissuunnitelma, jossa selkeästi asetettaisiin tavoitteet ja määritettäisiin toimintastrategiat ottaen huomioon sekä

infrastruktuurin investoinnit että operatiivisen liikenteen ja kuljetusten toiminnan kehittäminen yli hallinnon sektorirajojen.

Kuvaavaa tämän päivän tilanteelle on rautatieliikenteen voimakas kasvupaine, johon jatkossa ei kuitenkaan kyetä vastaamaan puuttuvien rata-, asema- ja terminaalikapasiteettien vuoksi. Toisaalta operaattorin kalusto ja hankinnat on mitoitettu tähän tilanteeseen. Tuloksena on, että potentiaaliseen kysyntään ei kyetä vastaamaan siellä missä sitä olisi. Suomen rautateilla on henkilöliikenteessä avautunut vahvan kasvun kausi. Myös tavaraliikenteessä on potentiaalia mahdollisuuksia mm. uusien kaivoshankkeiden ja puun kuljetuksessa. Mutta myös esim. transitoliikenteessä etenkin kun Venäjä on korostamassa rautatiekuljetusten roolia.

Rautateiden Ongelmana on, että pääradoilla, joilla liikenteen lisästarvetta olisi, ei ole tilaa uusille junille. Niissäkin kehittämishankkeissa, joita kyetään viemään eteenpäin, rakentamisen aikajännteet ovat sietämättömän pitkiä. Myös toteuttamistapa merkitsee suuria haittoja parannettavien rataosien junaliikenteelle. Tämä heijastuu ainakin matkustaja- ja kuljetusmäärien alenemisena, jolla on myös vaikutusta käytön kehittymiseen pitkällä aikavälillä. 1800-luvulta peräisin oleva rataverkon perusrakenne ei ehkä parannusten jälkeenkään palvele tulevia liikenne- ja kuljetustarpeita. Suomessa tulisikin jatkossa rakentaa kaikki pääyhteydet kaksiraiteisina ja tarpeen mukaan kapasiteetin sitä vaatiessa hyvissä ajoin ennakkoiden lisätä raiteiden määrää. Rataverkon kehittämisessä tulisi myös ennakkoluulottomasti lähteä tulevaisuuden tarpeiden pohjalta kehittämään uusia ratalinjauksia, jotka vastaavat kehittyviin tarpeisiin siellä missä kysyntää tulee olemaan.

Eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyö on edelleen lähinnä juhlapuheiden tasolla, jos sitäkään. Yhteisten rajapintojen järjestäminen ontuu monien eri organisaatioiden keskittyessä pitämään vain omasta reviiristään kiinni. Asemien liityntäpysäköinti on surkeassa tilassa, juna- ja linja-autoliikenteen yhteensovittaminen on jäänyt jälkeen 50-luvun tasosta vain informaatio on hieman parantunut kiitos internetin luomien uusien mahdollisuuksien. Mutta informaatio ei auta matkan teossa, jos todellista palvelua ei ole. Tavaraliikenteessä puhutaan intermodaalikuljetuksista, mutta ainoa lähes toimiva intermodaaliyhteys Suomessa on Oulu - Helsinki.

Liikenteenhoidon kysymykset ovat ainakin nykyaikaisen markkinatalouden näkökulmasta varsin mielenkiintoisia. Osin on selviä monopoleja osin suojattuja ns. vapaita mutta tiukasti luvilla säädeltyjä hallintomalleja. Selvä ongelma on toimivan käyttäjiä palvelevan monen toimijan kilpailuun tai hallittuun yhteistoimintaan perustuvan liikenteenhoidon järjestelmän kehittäminen. Ainoastaan henkilöautoliikenteessä on päästy lähes vapaan kilpailun tilanteeseen. Tämä näkyy myös sen kehityksessä ja suosiossa.

Pro Rautatie esittääkin, että ennen seuraavan liikennepoliittisen selonteon laatimista Liikenne- ja viestintäministeriö laatisi

1. Henkilöliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
2. Tavaraliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
3. Suunnitelman kaikkien hallinnollisten esteiden poistamiseksi, joka mahdollisimman helposti mahdollistaisi niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin kilpailun ja kilpailuttamisen sekä eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyön

Näissä tulisi selkeästi linjata konkreettiset pitkän aikavälin kehittämistavoitteet tämän päivän tilanteesta ja tulevaisuuteen liittyvien skenaarioiden ja selvitysten pohjalta. Strategisessa suunnitelmaosiossa tulisi osoittaa mitä toimenpiteitä tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi, mitkä olisivat vaikutukset ja millaisin resurssein tavoitteisiin voitaisiin päästä.

Hämeenlinna 24.6.2009

**Pro Rautatie** 

Jari Koskinen  
hallituksen puheenjohtaja

Reijo Lehtinen  
toiminnanjohtaja

Jakelu

kansanedustajat  
VR konserni  
Ratahallintokeskus  
Tiehallinto  
Tiedotusvälineet Liikenneministeri

Anu Vehviläinen

## **Suomeen tarvitaan valtakunnalliset liikenteen ja kuljetusten yleissuunnitelmat**

Suomessa Liikenne- ja viestintäministeri tekee ansiokasta työtä liikenteen kehittämisessä ja tulevaisuuksien linjauksissa. Samoin eri sektoriviranomaiset ovat paneutuneet oman sektorinsa kehittämiseen. Liikennepoliittisen selonteon pohjalta on kehitetty entistä pitkäjänteisempää päätöksentekoa liikenteen kehittämisessä.

Kuitenkin Suomesta puuttuu sekä henkilöliikenteestä että tavaraliikenteestä kaikki liikenne- ja kuljetusmuodot kattava pitkäjänteinen yhteinen kansallinen kehittämissuunnitelma, jossa selkeästi asetettaisiin tavoitteet ja määritettäisiin toimintastrategiat ottaen huomioon sekä infrastruktuurin investoinnit että operatiivisen liikenteen ja kuljetusten toiminnan kehittäminen yli hallinnon sektorirajojen.

Kuvaavaa tämän päivän tilanteelle on rautatieliikenteen voimakas kasvupaine, johon jatkossa ei kuitenkaan kyetä vastaamaan puuttuvien rata-, asema- ja terminaalikapasiteettien vuoksi. Toisaalta operaattorin kalusto ja hankinnat on mitoitettu tähän tilanteeseen. Tuloksena on, että potentiaaliseen kysyntään ei kyetä vastaamaan siellä missä sitä olisi. Suomen rautateillä on henkilöliikenteessä avautunut vahvan kasvun kausi. Myös tavaraliikenteessä on potentiaalia mahdollisuuksia mm. uusien kaivoshankkeiden ja puun kuljetuksessa. Mutta myös esim. transitoliikenteessä etenkin kun Venäjä on korostamassa rautatiekuljetusten roolia.

Rautateiden Ongelmana on, että pääradoilla, joilla liikenteen lisästarvetta olisi, ei ole tilaa uusille junille. Niissäkin kehittämishankkeissa, joita kyetään viemään eteenpäin,

rakentamisen aikajännteet ovat sietämättömän pitkiä. Myös toteuttamistapa merkitsee suuria haittoja parannettavien rataosien junaliikenteelle. Tämä heijastuu ainakin matkustaja- ja kuljetusmäärien alenemisena, jolla on myös vaikutusta käytön kehittymiseen pitkällä aikavälillä. 1800-luvulta peräisin oleva rataverkon perusrakenne ei ehkä parannusten jälkeenkään palvele tulevia liikenne- ja kuljetustarpeita. Suomessa tulisikin jatkossa rakentaa kaikki pääyhteydet kaksiraiteisina ja tarpeen mukaan kapasiteetin sitä vaatiessa hyvissä ajoin ennakkoiden lisätä raiteiden määrää. Rataverkon kehittämisessä tulisi myös ennakkoluulottomasti lähteä tulevaisuuden tarpeiden pohjalta kehittämään uusia ratalinjauksia, jotka vastaavat kehittyviin tarpeisiin siellä missä kysyntää tulee olemaan.

Eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyö on edelleen lähinnä juhlapuheiden tasolla, jos sitäkään. Yhteisten rajapintojen järjestäminen ontuu monien eri organisaatioiden keskittyessä pitämään vain omasta reviiristään kiinni. Asemien liityntäpysäköinti on surkeassa tilassa, juna- ja linja-autoliikenteen yhteensovittaminen on jäänyt jälkeen 50-luvun tasosta vain informaatio on hieman parantunut kiitos internetin luomien uusien mahdollisuuksien. Mutta informaatio ei auta matkan teossa, jos todellista palvelua ei ole. Tavaraliikenteessä puhutaan intermodaalikuljetuksista, mutta ainoa lähes toimiva intermodaaliyhteys Suomessa on Oulu - Helsinki.

Liikenteenhoidon kysymykset ovat ainakin nykyaikaisen markkinatalouden näkökulmasta varsin mielenkiintoisia. Osin on selviä monopoleja osin suojattuja ns. vapaita mutta tiukasti luvilla säädeltyjä hallintomalleja. Selvä ongelma on toimivan käyttäjiä palvelevan monen toimijan kilpailuun tai hallittuun yhteistoimintaan perustuvan liikenteenhoidon järjestelmän kehittäminen. Ainoastaan henkilöautoliikenteessä on päästy lähes vapaan kilpailun tilanteeseen. Tämä näkyy myös sen kehityksessä ja suosiossa.

Pro Rautatie esittääkin, että ennen seuraavan liikennepoliittisen selonteon laatimista Liikenne- ja viestintäministeriö laatisi

1. Henkilöliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
2. Tavaraliikenteen valtakunnallisen yleissuunnitelman
3. Suunnitelman kaikkien hallinnollisten esteiden poistamiseksi, joka mahdollisimman helposti mahdollistaisi niin tavara- kuin henkilöliikenteessäkin kilpailun ja kilpailuttamisen sekä eri liikenne- ja kuljetusmuotojen yhteistyön

Näissä tulisi selkeästi linjata konkreettiset pitkän aikavälin kehittämistavoitteet tämän päivän tilanteesta ja tulevaisuuteen liittyvien skenaarioiden ja selvitysten pohjalta. Strategisessa suunnitelmaosiossa tulisi osoittaa mitä toimenpiteitä tavoitteiden saavuttaminen edellyttäisi, mitkä olisivat vaikutukset ja millaisin resurssein tavoitteisiin voitaisiin päästä.

Hämeenlinna 24.6.2009

Jari Koskinen  
hallituksen puheenjohtaja

Reijo Lehtinen  
toiminnanjohtaja

Jakelu

kansanedustajat  
VR konserni  
Ratahallintokeskus  
Tiehallinto  
Tiedotusvälineet

El vastausta