

# Uutiset

**"Aktiivimalli on aivan pöyristyttävän julmaa ajattelua."**

TYÖTTÖMIEN KESKUSJÄRJESTÖN EDUNVALVONTAYÖRYHMÄN PUHEENJOHTAJA EIJA TUOHIMAA UUDESSA SUOMESSA 18.6.2017



**"Aktiivimalli on pohjoismaisen hyvinvointiyhteiskunnan käsittämätön sovellus."**

SDP:N PUHEENJOHTAJA EERO HEINÄLUOMA EDUSKUNNASSA 11.12.2017

**"Ihmisten on tiedettävä, että jos jää työttömäksi, kyse ei ole vain lomailusta."**

TANSKAN TYÖVOIMAPOLITIIKKA SEURAAVAN LAITOKSEN (STAR) JOHTAJA MORTEN BINDER HELSINGIN SANOMISSA 22.1.2018

# Ratasodat alkoivat

Kaupungistuminen on saanut isoihin ratahankkeisiin vauhtia

**LIIKENNE** / Suomessa eletään iloisen rautatierenessanssin aikaa. Näin ainakin, mikäli asiaa mitataan selvitystyössä tai piirustus-pöydällä olevien hankkeiden yhteisellä hintalapulla.

Oikorata Helsingin ja Turun välille maksaisi 1,5–2 miljardia, lentorata Helsingin keskustasta Vantaan lentoaseman kautta pääradalle miljardin ja kolmas raide Tampereelle 500–700 miljoonaa euroa.

Tämän päälle kaavillaan Helsingistä Tallinnaan ratatunnelia, jonka hintalapulla olisi 9–13 miljardin euron haarukassa.

"Sodan jälkeen raideinvestoinnit tehtiin pitkään metsäteollisuuden kuljetusten ehdoilla. Nyt motiivi on kaupungistuminen ja työn perässä liikkumisen helpottaminen", Vaasan yliopiston professori Hannu Piekkola tiivistää.

Isojen projektien äkillistä esiinmarssia selittää myös se, että Suomi on hidastellut isojen rautatierestruktuurien toteuttamisessa.

"Ruotsin satsaukset infraan ovat olleet viisinkertaiset Suomeen verrattuna. Nämäkin nyt Suomessa esillä olevat isot projektit ovat vaatimattomia siihen nähden mitä pitäisi tehdä."

**TUNNIN JUNAN** taloudellisia vaikutuksia selvittänyt Piekkola sanoo Turun radan maksavan itsensä takaisin 20 vuodessa.

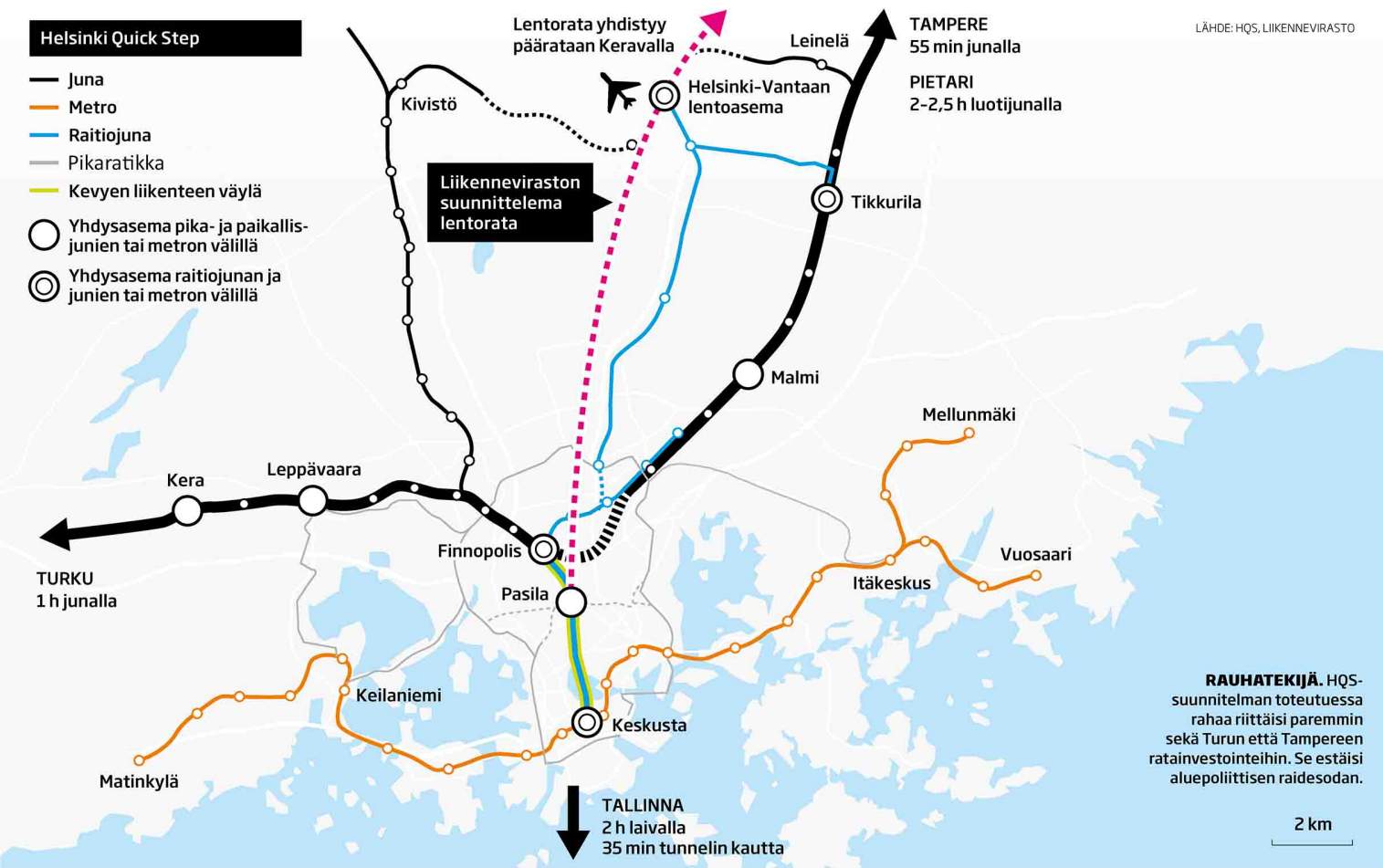
Säästöt matkustusaajoissa ja hiilidioksidipäästöissä olisivat 30 miljoonaa euroa ja yritysten hyödyt työvoiman liikkuvuudesta 50 miljoonaa.

"Turusta ja Tampereelta pitäisi saada sellainen yhteys Helsinkiin, että kaupunkien välinen työssäkäynti ja junassa työskentely on mahdollista. Tätä tuskin yksikään yritys vastustaa", Piekkola sanoo.

Piekkola näyttäisi vihreää kaikille nyt esille oleville hankkeille, vain Tallinnan tunneli epäilyttää.

"Liikennevirastolla on valitettavan pitkä suunnittelujänne näissä projekteissa. Yksityiset yritykset tekisivät suunnitelmat valmiiksi

## Uljaat suunnitelmat



puolesta siitä ajassa mitä virasto."

Missä järjestyksessä isot hankkeet sitten pitäisi tehdä?

Keskuskauppakamarin liikenneasiantuntija Kaisa Saario pyörittää asiaa ja vastaa, ettei osaa sanoa, mikä näistä lähtee liikkeelle ja mikä ei. Yhteistä hankkeille on, että ne ovat kalliita ja niitä on siksi mietittävä ja harkittava huolella.

### HANKKEIDEN KESKINÄINEN

riippuvuus kulkee niin, että Tampereen ja Turun radat kilpailevat keskenään. Tampereen kolmas raide voidaan toteuttaa ilman lentorataa, mutta lentorata tarvitsee kolmannen raitteen Tampereelle. Tallinnan tunnelista taas

**HQS vapauttaisi ratapihan asunnoille.**

saataisiin maksimaalinen hyöty toteuttamalla kaikki Suomen puolen investoinnit.

Kyräily ja toisten hankkeiden ulospelaaminen on jo aloitettu. Tampereella haluttaisiin kiirehtiä pääradan parannusta ja nostetaan kernaasti esille pääradan nelinkertaiset matkustajamäärät Turun rataan verrattuna. Turussa taas korostetaan oman radan elvyttävää vaikutusta erityisesti Lohjan ja Salon talousalueille.

Professori Piekkola tuomitsee kissanhännänvedon jyrkästi.

"Tarvitsemme paremman yhteyden sekä Tampereelle että Turkuun. Jos nurkkakuntaisuus nostaa päätään, siihen tämä taas kaatuu."

Keskuskauppakamarin Saario kaipaisi puolestaan pitkäaikaista, vähintään 12 vuoden ohjelmaa siitä, mihin investoidaan. Tällainen on esimerkiksi Ruotsissa.

"Nyt isoja investointeja välillä on ja välillä ei. Pitkän aikavälin ohjelmaa voitaisiin muuttaa, mikäli tilanteet muuttuvat."

**UUDEN NÄKÖKULMAN** Etelä-Suomen rautatienraunnot tuo liikenne- ja viestintäministeriölle valmisteltu Helsinki Quick Step -suunnitelma.

Se poikkeaa muista hankkeista, koska se vapauttaisi Töölönlahden ratapihan asuntorakentamiselle. Rata- ja varikkoaluetta HQS vapauttaisi nelioikilometrin. Helsingin rautatieasemalle tulisi junien

## Norja ei hylkää Jäämeren rataa

Norjan uusi hallitus toivottaa vanhan tapaan Jäämeren radan tervetulleeksi.

2,5 miljardia maksavaa radasta valmistuu alkuvuodesta selvitys. Radan päävaihtoehdot ovat Rovaniemeltä Kirkkoniemeen kulkeva tai Torniojoki-laaksosta Tromssaan suuntaan kulkeva linjaus.

Norja aikoo Barents Observer-lehden mukaan käynnistää Ruotsin ja Norjan kanssa selvityksen ratakäytännöistä. Lehti kiinnittää huomiota siihen, että Suomea ja Jäämeren rataa selvityskohteena ei mainita.

"Norjan uusi hallitus on vähintään yhtä sitoutunut Barentsin alueen kehittämiseen kuin

aiempikin. Anne Berner on juuri tapaamassa täällä norjalaista kollegaansa ja hänen mukaansa Norjan suhtautuminen ei ole muuttunut kielteisemmäksi", Lapin maakuntajohtaja Mika Riipi kertoo Tromssan lentokentältä.

Norjan uuden hallituksen muodostavat konservatiivipuolue, edistyspuolue ja liberaalipuolue.

"Norjalaiset tietenkään odottavat, että Suomi ottaa vetovastuun asiassa ja tekee päätöksen, mitä kautta rataa lähdetään rakentamaan", Riipi sanoo.

HARRI REPO

man Cityban-radalla. Junista 20 olisi kauko- ja lähiliikennettä ja 24 kaupunkiliikennettä.

Helsingin keskustaan haluavat vaihtaisivat raitiojunaan Finnopoliksessa. Matka Kaiwokadulle kestäisi nopealla yhteydellä viitisen minuuttia ja hitaammalla väliasemilla pysähtyvällä yhteydellä alle kymmenen minuuttia.

Raitiojuna voisi lähteä kummallakin linjalla jopa minuutin välein. Junat painuisivat kannen alle puoli kilometriä ennen Rautatieasemaa ja suojattu pääteasema olisi metron lippuauan tasolla alkuperäisen laituripihan kohdalla.

Finnopoliksessa supervaihto kaukojunasta raitiojunaan kestäisi enintään kaksi minuuttia. Liukuportailta nousta suoraan junan oven edestä raitiojunan oven eteen. Samaan suuntaan kulkevien lähi- ja kaupunkijunien sekä raitiojunien välillä vaihdetaan saman laiturin yli.

Suunnitelman mukaan Finnopolis-asema ei ole kaupakeskus, vaan nopeiden matkakettujen mahdollistajaa. Liikkumisen erilliset muut palvelut olisivat saatavilla heti aseman ulkopuolella.

**HELSINKI QUICK STEP** ottaa kantaa muihin suuriin ratahankkeisiin. Lentorataa ei tarvitsisi ollenkaan, koska Rantaradalta pääsisi lentokentälle Finnopolin kautta

ja pääradalta Tikkurilasta. Sen sijaan Lentorataan suunnitellut rahat kannattaisi käyttää Tampereen radan neliraitteistamiseen. Myöskään Pissararataan ei pitäisi investoida, vaan rahat voisi sijoittaa Turun tuntiradan rakentamiseen. Investointien jälkeen sekä Turusta että Tampereelta pääsisi Lentoasemalle noin tunnissa.

Tallinna-hankkeista HQS:n kannalta olisi järkevämpi Peter Vesterbackan ajama yksityisrahoitteinen tunnelihanke, jonka ratalinjaus on "erinomainen".

"Keilaniemestä Espoon keskusteseen rakennettavan tunneliradan läntinen haara ja Turun tuntirata muodostaisivat nopean junayhteyden Länsi-Suomen ja Euroopan mantereelle välille. Samalla syntynyt nopea Turku-Helsinki-Lentoasema-Pietari-rata", suunnitelmasta selviää.

**JOKA TAPAUKSESSA** Finnopoliksen viereen voidaan rakentaa Eurooppa-asema Suomenlahden ali maailmalle menevää liikennettä varten.

HQS:n hintalapuksi tulisi 1,95 miljardia euroa. Hakasen mukaan summa saataisiin katetut jo pelkästään sillä, että vapautuva maa hyödynnettäisiin rakentamisa-

HARRI JUNTILA, HARRI REPO

## PÄÄKIRJOITUS

# Tieto ei muutu tekemiseksi

**E**urooppa käyttää vuosittain kymmeniä miljardeja euroja tieteellisen tiedon tuottamiseen. Tieteen määrässä ja laadussa Eurooppa pärjää kilpailijoille, mutta tiedon kaupallistamisessa on paljon parannettavaa, arvioi WTO:n entisen pääjohtajan Pascal Lamyn vetämä työryhmä EU:n komissiolle kesällä tekemässään raportissa.

Sama tehottomuus vaivaa Suomessa. Etlan tutkijat Annu Kotiranta ja Antti Tahvanainen käyttävät tuoreessa selvityksessään käsitettä *kaupallistamisvajae*. Kun tutkijoiden ja kaupallistajien osuutta työvoimasta verrataan huipputeknologian osuuteen viennistä, Suomi sijoittuu samaan kastiin Slovenian, Romanian, Italian ja Liettuan kanssa (ks. sivu 23). Havainto on tärkeässä ristiriidassa sen vallitsevan käsityksen kanssa, että Suomi on korkean teknologian ja osaamisen maa.

**ONGELMA JA SEN RATKAISU** palautuvat tutkijoiden työhön ja keksimiseen. Etlan kyselyssä valtaosa tutkijoista ei viiden vuoden aikana ollut tehnyt keksintöjä, joilla olisi kaupallista potentiaalia. Lähes puolet kyselyyn vastanneista sentään arvioi tehneensä ainakin yhden kaupallista potentiaalia omaavan keksinnön.

Ongelmaan on tarjolla ratkaisuja. Tarvitaan mittareita, jotka kannustavat ja palkitsevat tutkijoita hyödyntämään tekemiään löydöksiä. Yliopistojen rahoitusta taas voidaan sitoa tutkimusten kaupallistamiseen.

**SIPILÄN HALLITUKSEN** ministerit saavat parin viikon kuluttua käsiteltäväkseen esityksen korkeakoulukeskintöiden muuttamisesta. Niin sanotussa avoimessa tutkimuksessa tehdyt keksinnöt kuuluvat nykyisin Suomessa tutkijalle, sopimustutkimuksessa taas korkeakoululle.

Lakiesitys herättää todennäköisesti voimakkaita kannanottoja. Kaikki osapuolet ovat toivon mukaan samaa mieltä ainakin siitä, että valitun ratkaisun pitää tukea tutkimuksen kaupallistamista.

**P.S. AUTONOMISTEN AUTOJEN** vallankumous on kymmenen vuoden päässä. Keskeinen tekniikka alkaa olla valmis (ks. sivu 14), mutta se on edelleen aivan liian kallista massamarkkinoille. Lisäksi ei riitä, että datan tulkitseva ohjelmisto pystyy 95 prosentin tarkkuuteen. Liikenteessä ei ole varaa virheisiin.



**"Varsinkin naiset murehtivat usein liikaa, että mitä sitten, kun tulee vaikka perhettä. Kaikki yleensä järjestyy."**

SUOMEN KOVABETONIN TOIMITUSJOHTAJA MARJET MÄKINEN, TALOUSELÄMÄ 19.1.2017