18.10.2017

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Eduskunta

HE 106/2017 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2018

Valtioneuvoston selonteko keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmasta 2030 (VNS 7/2017) toteaa, että viidennes Suomen kasvihuonekaasupäästöistä syntyy liikenteessä. Kotimaan liikenteen päästöistä tieliikenteen osuus on noin 90 %, ja rautateiden vain noin 1 %. Ilmastopolitiikan toimet tulee kohdistaa pääosin tieliikenteeseen ja toisaalta sähköisen raideliikenteen edistäminen pienentää koko liikennejärjestelmän päästöjä.

Kaupunkiseutujen ratahankkeet, kuten länsimetro, Tampereen raitiotie, Kehärata tai Raide-Jokeri, tiivistävät yhdyskuntarakennetta, mikä pienentää liikennesuoritteita ja vähentävät liikenteen haitallisia ympäristövaikutuksia. Uudet asunnot keskittyvät hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle.

Junaliikenteen markkinaosuuden kasvattaminen

Tavaraliikenteessä rautateiden markkinaosuus on pitkään ollut Suomessa eurooppalaisittain korkea, 25-30 %. Henkilöliikenteessä junan markkinaosuus on reilu 5 %. Vuonna 2016 toteutetut hinnoittelu- ja palvelu-uudistukset ovat kääntäneet matkustajamäärät yhä jatkuvaan kasvuun. Tämän vuoden aikana kaukoliikenteen reiteillä matkustajamäärien kasvu on ollut yli 8 %.

Liikenne- ja viestintäministeriö on asettanut tavoitteeksi nostaa junan markkinaosuus henkilöliikenteessä 8 prosenttiin. Tämä on mahdollista vain, jos kolme siihen vaikuttavaa tekijää toteutuu:
1. **Rataverkko** on toimintavarma ja sen välityskyky on riittävän hyvä
2. **Palveluiden järjestämisessä** tarvitaan markkinaehtoisesti syntyvää liikennettä täydentämään yhteiskunnan tilaamaa ja rahoittamaa junaliikennettä
3. **Palveluiden tuottamisen** on oltava asiakaslähtöistä, tehokasta ja turvallista

Kansainvälisten selvitysten mukaan rataverkon rahoitustaso on tärkein rautateiden markkinaosuuteen vaikuttava tekijä.

Rataverkon korjausvelka ja sen hoitaminen

Hallituksen talousarvioesityksessä myönteistä on perusväylänpitoon ja erityisesti perusradanpitoon esitetyt määrärahakorotukset. Perusradanpitoon esitetään 592 miljoonaa euroa (484 miljoonaa euroa v. 2017).

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

Tähänastiset panostukset liikenneväylien korjausvelan hoitoon eivät kuitenkaan ole riittäviä. Lisämäärärahoista huolimatta talousarvioesityksen mukaan sekä huonokuntoisten tie- ja ratasiltojen lukumäärä kasvaa että rataverkon kuntoindeksi heikkenee.

Rataverkon kunto haittaa päivittäistä liikenteen hoitoa useilla rataosilla. Useilla radoilla on pistemäisiä nopeusrajoituksia, jotka hidastavat kaikkia junia. Lisäksi rataverkon kunto on johtanut ennakoimattomiin nopeusrajoituksiin, mikä tarkoittaa sitä, että rataverkko ei käytännössä ole vuosittain julkaistavan verkkoselostuksen mukaisessa kunnossa. Näiden kohteiden korjaaminen esimerkiksi rataosakohtaisilla teemapaketeilla tuottaisi nopeasti asiakkaille näkyviä hyötyjä.

Kaukoliikenteen täsmällisyys on alkuvuoden aikana ollut vain 83,8 %, ja lähes puolet myöhästymisistä on johtunut ratainfran häiriöistä. Syyskuussa ratainfran osuus myöhästymisestä kasvoi yli 60 %:in. Rataverkon korjausvelan vaikutuksista kertoo se, että joulukuussa voimaan tulevissa aikatauluissa Karjalan-radan matka-aikoja joudutaan hidastamaan rataosuuden heikon kunnon vuoksi 5-10 minuutilla.

Rataverkon kunnon parantaminen pitkäjänteisesti on välttämätöntä, jotta matkustajaliikenteen aikatauluja voidaan nopeuttaa ja liikenteen täsmällisyyttä parantaa.

Liikenneverkon kehittäminen

Hallituksen esityksessä on uusina väylähankkeina Kokkolan ja Vuosaaren meriväylät, Kehä I parannus ja Länsimetron jatkeen liityntäliikennejärjestelyt. Yhtään uutta rautatiehanketta ei talousarvioesitys sisällä. Tavoitteita junaliikenteen lisäämisestä ja rautateiden kulkumuoto-osuuden kasvattamisesta ei saavuteta, jos rataverkon välityskyvyn parantamista ei jatketa.

VR-Yhtymä pitää kiireellisimpinä rataverkon kehittämishankkeina Helsinki-Tampere-radan välityskyvyn parantamista ja Iisalmi-Ylivieskan sähköistystä.

Tavaraliikenteen tehokkuuden kannalta tärkeitä hankkeita ovat Vainikkala-Kouvola-Hamina/Kotka-reitin parantaminen siten, että suurin sallittu akselipaino nousisi 25 tonniin, sekä Hanko-Hyvinkää-radan sähköistys.

Helsinki-Tampere on Suomen vilkkain rataosa, jonka kapasiteetti on ruuhka-aikaan täydessä käytössä. Junavuorojen lisääminen edellyttää radan välityskyvyn parantamista. Menossa on Helsinki-Riihimäki rataosan 1. vaihe, mutta 2. vaiheen rahoituksesta ei ole tehty päätöksiä.

Myös muut matkustajaliikenteen vilkkaimmat reitit kärsivät välityskyvyn puutteista. Helsingin ja Turun välisen rantaradan kapasiteettia ja toimintavarmuutta pitää parantaa. Välityskyvyn parantamisen ensimmäisenä vaiheena tulisi toteuttaa Espoon kaupunkirata.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

Tampereen ja Jyväskylän välinen rataosa on keskeinen sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kannalta. Se on yksiraiteinen Oriveden ja Jyväskylän välillä ja geometrialtaan haastava.

Pitkään rakenteilla ollut Pohjanmaan radan perusparannus (Seinäjoki-Oulu) valmistuu vuoden loppuun mennessä. Ratahankkeen hyödyt on jo osittain viety aikatauluihin, ja Oulun ja Helsingin välisten junien nopeuttaminen jatkuu ensi vuonna.

Keskeneräiset ratahankkeet ovat kaikki tärkeitä rataverkon kehittämisen näkökulmasta. Keski-Pasilan länsiraide, Helsinki-Riihimäki 1. vaihe ja Helsingin ratapihan toiminnallisuuden parantaminen parantavat kaikki Helsinki-Tampere-rataosan häiriösietoisuutta ja välityskykyä. Luumäki-Imatra on tavaraliikenteen vilkkaimpia rataosia. Pori-Mäntyluoto-sähköistys ja Uudenkaupungin radan sähköistys pienentävät tavaraliikenteen ympäristövaikutuksia. Uudenkaupungin radan sähköistys on ennakkoehto mahdolliselle Uudenkaupungin ja Turun väliselle henkilöliikenteelle.

Muut joukkoliikenteen kehittämishankkeet

Joukkoliikenteen tärkeimmät kehittämishankkeet liittyvät digitaalisiin palveluympäristöihin ja matkaketjuihin. Molemmissa keskeistä on alan toimijoiden kaupallisin perustein tekemä yhteistyö.

Junalipuista yli 75 % ostetaan itsepalvelukanavista eli verkkokaupasta, mobiilisovelluksella tai automaateista. VR:n verkkokaupassa vr.fi:ssä on yli 1,5 miljoonaa asiakasta kuukaudessa, ja se on Suomen suurimpia verkkokauppoja. Sähköisten myyntikanavien ja lisäpalvelujen kehittäminen on jatkuvaa.

VR on käynnistänyt useiden muiden liikennepalvelujen tarjoajien kanssa kaupallisen lippuyhteistyön, jonka tavoitteena on tarjota sujuvia matkaketjuja asiakkaille. VR:n ja HSL:n junaliput ovat yhteiskäyttöisiä, toisin sanoen asiakas voi jatkaa samalla lipulla matkaa VR:n kaukojunasta HSL:n lähijunaan. Noin tuhat matkustajaa päivässä yhdistää kauko- ja lähijunia matkalla Helsinki-Vantaan lentokentälle tai -kentältä. Vastaavaa lippuyhteistyötä on muiden kaupunkiseutujen joukkoliikenteessä Turussa ja Tampereella, sekä useampien taksialan toimijoiden kanssa.

Junaliikenteen ostomäärärahat

Suomessa yli 80 % kaukoliikenteen junamatkoista syntyy markkinaehtoisesti, ilman yhteiskunnan tukea.

Kattavat joukkoliikennepalvelut ovat mahdollisia vain, jos yhteiskunta järjestää liikennettä sinne, missä se ei synny markkinaehtoisesti. Esimerkiksi Helsingin seudun joukkoliikenne menestyy erinomaisesti eurooppalaisissa vertailuissa. Lipputulot kattavat vain puolet Helsingin

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

seudun joukkoliikenteen kustannuksista, toinen puoli rahoitetaan Helsingin seudun liikenteen (HSL) jäsenkuntien verovaroista.

Ruotsissa junaliikenteen markkinaosuus henkilöliikenteessä on Suomea korkeampi ja maakuntien junayhteydet ovat kattavia. Ruotsin lääneillä on joukkoliikenteen järjestämisvastuu, jonka mukaisesti ne tilaavat ja kilpailuttavat alueellista junaliikennettä. Ruotsin läänit ostavat junavuoroja yli 300 miljoonalla eurolla vuodessa, kun Suomessa valtio käyttää junaliikenteen ostoihin noin 30 miljoonaa euroa.

Hallituksen esitys sisältää 2 miljoonan euro lisäyksen junaliikenteen ostomäärärahoihin. Lisämäärärahalla voidaan kasvattaa ostoliikenteenä ajettavia junavuoroja. Määrärahan tarkemmasta kohdentamisesta neuvotellaan liikenne- ja viestintäministeriön kanssa.

Lisäyksen jälkeen junaliikenteen ostomäärärahat vuonna 2018 jäävät yli 10 miljoonaa euroa alle vuoden 2015 tason. Määrärahojen leikkaaminen johti merkittävään junavuorojen karsimiseen keväällä 2016. Iso osa karsituista vuoroista palautettiin joulukuussa 2016, kun VR:n tehostamistoimet alensivat liikenteen hoidon kustannuksia. Lisävuorot saatiin mahtumaan VR:n liikennöintivelvoitteen piiriin. Vaikka liikenteen leikkaukset eräillä reiteillä, kuten Lahden ja Riihimäen välillä, jäivät lyhytaikaisiksi, niillä oli pysyvämpiä vaikutuksia ko. reitin matkustajamääriin. Kaikkia vuoden 2016 leikkauksia ei ole kyetty kompensoimaan.

Junaliikenteen asiakkaiden, kuntien, maakuntien ja alueellista liikennettä järjestävien viranomaisten kannalta junavuorojen lyhytaikaiset muutokset ovat hankalia. Ihmisten on voitava suunnitella asumisensa, työssäkäyntinsä ja opiskelunsa joukkoliikenteen varaan. Junaliikenteen ostomäärärahojen korotus pitäisi tehdä useammaksi kuin vain yhdeksi vuodeksi.

Ratavero

Hallitus esittää, että tavaraliikenteen rataveron perimättä jättämistä jatketaan vuoden 2018 loppuun asti. Esitys on hyvin kannatettava. Rataveron poistaminen on suoraan vahvistanut Suomen teollisuuden kilpailukykyä pienentämällä kuljetuskustannuksia. VR on siirtänyt rataveron perimättä jättämisestä syntyvän hyödyn täysimääräisesti rahtiliikenneasiakkailleen.

Määräaikaisiksi säädetyt tavaraliikenteen rataveron poisto ja väylämaksujen alentaminen olisi syytä tehdä pysyviksi. Suomen satamat kilpailevat muiden Itämeren alueen satamien kanssa, ja väylämaksut ovat merkittävä suomalaisten satamien kilpailukykyä heikentävä tekijä.

VR-Yhtymä Oy
PL 488 (Vilhonkatu 13)
00101 Helsinki
P. 0307 10
F. 0307 21 700
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5