Y 34364/031/19

12.2.2019

Kirjallinen lausunto

Liikenne- ja viestintävaliokunta

VR-Yhtymän lausunto valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta, VNS 8/2018 vp

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitusta asiasta ja lausuu siitä seuraavaa:

1. Yleiset huomiot valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta

VR kannattaa kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavaa pitkäjänteistä ja strategista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa sekä siihen sisällytettävää liikennejärjestelmän toimenpide- ja rahoitusohjelmaa. Tuemme esitettyä rytmitystä ja yli hallituskausien rullaavaa suunnittelua.

Näemme liikennejärjestelmän kulkumuotojen kokonaisuutena, mutta huomioiden selonteossakin viitatut ilmastopoliittiset tavoitteet, tulee raideliikenne ja ratainfrastruktuuri ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi. Megatrendit kuten ilmastonmuutos, digitalisaatio ja kaupungistuminen johtavat väistämättä siihen, että raideliikenne tulee olemaan tulevaisuuden toimiala ja elinehto Suomen kilpailukyvylle sekä taloudelliselle kasvulle. Ilmastonmuutoksen torjumiseksi raideliikenteen kasvu on välttämätön edellytys.

Raideliikenteen kasvua on tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja päätöksenteolla sekä kasvun esteitä poistamalla. Raideliikenteen ja yhteyksien toimivuus sekä liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. On tärkeää, että raideliikenteestä pyritään muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle.

Näemme, että pitkäjänteinen rautateiden investointiohjelma luo edellytyksiä raideliikenteen markkinaosuuden kasvattamiselle matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin ja tavaraliikenteessä yli 30 prosenttiin. Kasvu edellyttää kuitenkin myös riittävää perusradanpidon rahoitusta ja investointihankkeiden järkevää priorisointia. Raideliikenteen kilpailukyvyn kannalta on välttämätöntä investoida rataverkon välityskykyyn ja lisäkapasiteettiin. Samalla on varmistettava rautatieoperoinnin turvallinen kehitys.

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

VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

Rataverkon yli miljardin korjausvelasta johtuva rataverkon yhä heikentyvä kunto vaikuttaa tällä hetkellä olennaisesti rataverkolla liikennöintiin ja ratainfrastruktuurista johtuvat myöhästymiset ovat kasvaneet viime aikoina jyrkästi. Vuonna 2018 jo lähes puolet kaikista kaukojunien myöhästymisistä johtuivat radan vioista, tilapäisistä nopeusrajoituksista ja ratatöistä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelulla on tähdättävä liikenneverkon korjausvelan alentamiseen sekä ratainfran kehitystarpeista huolehtimiseen ja niiden edellyttämien investointien toteuttamiseen.

Suunniteltavan hankeohjelman osalta on huomioitava hankkeiden erilaiset aikajänteet ja etenemisnopeudet. VR:n näkemys on, että valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman aluksi tulee keskittyä rautatiejärjestelmän perusasioiden kuntoon saattamiseen nopeavaikutteisimmilla ja kustannustehokkaimmilla toimenpiteillä.

Matka-aikoja maakuntiin olisi mahdollista lyhentää investoimalla 200 miljoonaa euroa pääratoihin paikallisten nopeusrajoitusten poistamiseksi ja radan kunnon varmistamiseksi. Investoinnit parantaisivat merkittävästi myös rataosuuksien toimintavarmuutta. Matkustajaliikenteen näkökulmasta tämänhetkinen tilanne on kestämätön ja heikentää merkittävästi asiakaskokemusta kaukoliikenteen junissa.

Tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kilpailukykyä olisi mahdollista parantaa kokoamalla 400 miljoonan euron investointipaketti, joka sisältäisi ratojen sähköistyksiä, akselipainon korotuksia, ratapihojen modernisointia ja välityskyvyn parantamista. Pienistä toimenpiteistä koottu paketti parantaisi merkittävästi rautatiejärjestelmän logistista tehokkuutta.

Vaikka lukuisista pienistä investoinneista saadaan merkittäviä vaikutuksia, suuriakin ratainvestointeja tarvitaan. Helsinki-Tampere -välin lisäkapasiteetin suunnittelu tulisi edistää pikaisesti. Pääradan kiireellisimmät ratainvestoinnit ovat tärkeysjärjestyksessä Pasila-Riihimäki II vaihe (n. 200-270 miljoonaa euroa) (+ Pasila-Riihimäki rataosan kapasiteetin lisäämisen 1. vaiheen laajennus n. 101 M€), ja Riihimäki-Tampere 3. raide (700-950 miljoonaa euroa), Pisara-rata (n. 1 300-1 500 miljoonaa euroa), Lentorata eli lisäraiteet lentoasemalle (n. 2 650 miljoonaa euroa) ja Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen (n. 275 miljoonaa euroa).

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

VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

2. Yleiset huomiot liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta

Liikennejärjestelmäsuunnittelun tehtävien jakautuessa Väylävirastolle, Liikenne- ja viestintävirastolle sekä maakunnille tulee varmistua siitä, että suunnittelu toteutetaan pitkäjänteisenä kokonaisuutena ilman pirstoutumista. Kokonaiskustannukset eivät saa nousta hallinnollisista kustannuksista johtuen, vaan niukkoja taloudellisia resursseja tulee käyttää infrainvestointeihin.

Rautatieliikenteen osalta maakunnille tullee jatkossa toimivaltaa järjestää alueellista junaliikennettä. Maakuntien toimivalta täydentäisi LVM:n valtakunnallista toimivaltaa. Maakunnat voisivat halutessaan hoitaa ja vastata maakunnan liikennepalveluiden kehittämisestä ja järjestämisestä kokonaisvaltaisesti. Tähän liittyen on huomioitava, että rautatieliikenne muodostaa rautatieverkon, joka toimii yhtenäisenä kokonaisuutena ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Alueellista junaliikennettä järjestettäessä tulee huomioida koko Suomen, pääosin yksiraiteisen, junaverkoston toimivuus.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä on turvattava myös rautatieliikenteen harjoittajan mahdollisuus suunnitella itse joustavasti liikennettään, mahdollisesti markkinaehtoisesti. Vain näin voidaan varmistaa junaliikenteen kilpailukyky suhteessa muihin liikennemuotoihin ja erityisesti yksityisautoiluun.

Kannatamme toimintamallia, jossa valtakunnallinen ja tulevaisuuden maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat valmistellaan laajassa vuorovaikutuksessa kaikkien liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa. Liikenteenharjoittajat tulee ottaa riittävästi mukaan suunnitteluun sen lisäksi, että liikenteenharjoittajille varataan mahdollisuus tulla kuulluksi yhdessä kansalaisten ja muiden mahdollisten halukkaiden kanssa.

Valmistelun alussa pitää selvittää ja varmistaa kokonaiskuva liikenneverkon, liikennejärjestelmän ja toimintaympäristön tilasta, kehityksestä, markkinoista ja tarpeista, laatia liikennehankkeiden kustannusarviot ja käydä läpi liikenne-ennusteet ja markkinatilannenäkymät toimiala-asiantuntijoiden kanssa. LVM:n laatima työsuunnitelmaa tulee laittaa myös sidosryhmien nähtäville ja lausunnoille hyvissä ajoin.

Suunnittelutyössä pitää varmistaa tosiasiallinen riittävä liikennejärjestelmä ja -suunnitteluasiantuntemus sekä hyödyntää liikenteenharjoittajien kokemuksia ja näkemyksiä paitsi työpajoissa ja lausuntokierroksilla myös jatkuvaluonteisessa suunnittelu, seuranta-

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

VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

ja päivitystyössä. Suunnitelmassa ja seurannassa tulee säilyttää reagointiherkkyys ja kyky vastata tarvemuutoksiin.

Rataverkon normaalit perusväylänpitotyöt sekä ratatöiden ja liikenteen yhteensovitus pitää huomioida suunnittelutyössä. Liikenteen sujuminen ja riittävä kapasiteetti on koko ajan varmistettava. Myös rataverkon perusparannushankkeet tulee suunnitella ja voida toteuttaa tehokkaasti.

VR näkee, että uudet rahoitusmallit ja kokonaisvaltainen, pitkäjänteinen suunnittelu ovat välttämättömiä liikenneinvestointien toteuttamiseksi. Tämän vuoksi pidämme tärkeänä, että myös vireillä oleva MAL 2019 -suunnitelma kytketään vahvasti valtakunnallisen, 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadintaan. Liikennejärjestelmän kehittäminen on ja tulee olla tiiviisti sidoksissa yhdyskuntarakenteen, verkottumisen ja aluerakenteen kehittämiseen myös muualla kuin pääkaupunkiseudulla.

Pääväylistä ja niiden palvelutasoista annetun asetuksen ohjausvaikutus tulee huomioida suunnitelman laadinnassa samalla huolehtien kuitenkin siitä, ettei runkoverkkopainotus johda muun rataverkon huonontuvaan palvelutasoon. Aivan kuten tieliikenteen osalta selonteossa on mainittu, tulee myös rautateillä nostaa kuljetusten suurimpia sallittuja mittoja ja massoja (junakoot, kantavuus). Rataverkon pääväylillä tulisi lisäksi pystyä lähtökohtaisesti ajamaan vähintään 200 kilometrin tuntinopeudella, jotta nykyisen matkustajaliikennekaluston maksiminopeudet voidaan hyödyntää.

VR kannattaa uusia liikenteen rahoitusmalleja, mutta painottaa, ettei junamatkustajilta voida kerätä merkittäviä summia investointien rahoittamiseksi. Matkustajat reagoivat nopeasti hintamuutoksiin ja ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi tulee tavoitella mahdollisimman suurta junamatkustajien määrää.

Investoinnin raiteisiin tuleekin nähdä Suomessa ei vain liikennesektorin kuluina, vaan osana niitä yhteiskunnallisia panostuksia, jotka ovat välttämättömiä ilmastonmuutoksen torjumiseksi.

3. Perusradanpidon rahoitukseen 130 miljoonan euron vuotuinen tasokorotus

Perusradanpidon rahoituksen osalta tulisi tehdä päätös 130 miljoonan euron vuotuisesta tasokorotuksesta radanpidon rahoitukseen heti hallituskauden alussa nykyisen rataverkon toimivuuden ylläpitämiseksi ja yli 1,1 miljardin euron korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi.

Matkustajaliikenteen sujuvuus ja elinkeinoelämän häiriöttömät kuljetukset edellyttävät perusväyläpidon riittävää rahoitusta ja korjausvelan vähentämistä. Rataverkon tai infraan liittyvien teknisten laitteiden huono kunto on yhä useammin junien myöhästymisen syynä.

VR:n asiakkaille suomalaisessa teollisuudessa on yhä tärkeämpää kuljetusten häiriöttömyys ja toimintavarmuus. Tuotteiden välivarastointi on hyvin vähäistä. Raaka-aineet kuljetetaan usein suoraan tuotantoon ja valmiit tuotteet kulkevat tehtailta satamien kautta välittömästi markkinoille. Toimintavarmuuden keskeinen tae on riittävä perusväylänpidon rahoitus.

Kustannus-hyötynäkökulmasta tarkasteltuna korjausvelan vähentäminen tulisi kohdentaa siten, että priorisoidaan vilkasliikenteiset radat huomioiden elinkeinoelämän ja työssäkäyntialueiden tarpeet. Tärkeysjärjestyksessä seuraavana olisivat tekniset rakenteet ja -järjestelmät, joiden huonokuntoisuudesta tai toimimattomuudesta aiheutuu kielteisiä säteilyvaikutuksia laajasti muuhun rataverkkoon. Vähäliikenteisten radat priorisoitaisiin asiakastarpeiden mukaan ja tarkasteltaisiin myös tiettyjen ratojen mahdollista sulkemista.

On huomioitava, että uudet kehittämishankkeet ja teknistyminen tulevat lisäämään ylläpitotarvetta entisestään.

4. Matkustajaliikenteen matka-aikojen nopeuttaminen 200 miljoonan euron ohjelmalla

Eri puolilla Suomen rataverkkoa on voimassa päivittäin keskimäärin 100 ylimääräistä nopeusrajoitusta. Liikennöitävyyden parantamiseksi on laadittu kustannustehokas pientoimenpidelista, johon on koottu lukuisia tunnistettuja hidastusta aiheuttavia epäkohtia ja niihin kohdistuvia toimenpiteitä. Toimenpiteet ovat yksittäisinä pieniä, mutta yhdessä ne muodostavat kokonaisuuden, joka toteutuessaan parantaisi merkittävästi pääratojen liikennöitävyyttä.

Toimenpiteet kohdistuisivat seuraaville rataosuuksille:

- Helsinki–Kouvola–Kuopio
- Kouvola–Joensuu
- Helsinki–Turku
- Tampere–Jyväskylä
- Seinäjoki–Vaasa
- Seinäjoki–Oulu

Toimenpiteet keskittyvät paikallisten, ylimääräisten nopeusrajoitusten poistoon, pieniin ja tehokkaasti kohdennettuihin palvelutasoparantamisiin ja radan kunnon varmistamiseen. Radalla kulkevat junat joutuvat hidastamaan ja jälleen kiihdyttämään jokaisen yksittäisen puutteen vuoksi, mikä hidastaa suuren matkustajajoukon matkatekoa päivittäin ja lisää tarpeettomasti energiankulutusta.

Nopeusrajoitusten poisto-ohjelmaan noin 200 miljoonaa euroa investoimalla lähes 14 miljoonaa matkaa nopeutuisi vuositasolla ja matkustajille näin tuleva kokonaismatka-aikasäästö olisi vuodessa arviolta noin 1,8 miljoona tuntia. Tämän ajallisen säästön kansantaloudellinen arvo olisi Väyläviraston teettämien laskelmien mukaan noin 20 miljoonaa euroa vuosittain, kun matkustajat voisivat hyödyntää säästyneen ajan muulla tavoin tuottavasti. Ohjelma maksaisi itsensä takaisin 10 vuodessa.

Pientoimenpidelistalla on paikallisia, kustannustehokkaita toimenpiteitä, kuten esimerkiksi käyttämättömien, raiteiden yli kulkevien laituripolkujen poistaminen, pengerleveyksien kasvattaminen korkeampien nopeuksien mahdollistamiseksi, vaihdenopeuksien kasvattaminen vaihteita ”loiventamalla” ja huonokuntoisten ratasiltojen korjaaminen.

Näillä toimenpiteillä saavutettava matka-aikasäästö hyödyttäisi koko Suomea ja siitä koituva lisäkapasiteetti mahdollistaisi uusia junayhteyksiä maakunnista pääkaupunkiseudulle.

5. Tavaraliikenteen kilpailukyvyn kasvattaminen n. 400 miljoonan euron ohjelmalla

Kouvola-Kotka/Hamina -radan akselipainon nostaminen 25 tonniin, 22 M€

Idän liikenteen tuonti-, vienti- ja transitoliikenteen toimintaedellytyksiä on kehitettävä 25 tonnin akselipainon mahdollistavaksi, jotta varmistetaan Suomen reitin kilpailukyky etenkin transitossa suhteessa Venäjän ja Baltian reitteihin. Mikäli akselipainoa ei koroteta rataosalla Kouvola-Kotka/Hamina, transitoliikenteen liikennevirrat Suomen kautta lakkaavat 3-5 vuoden aikajänteellä kilpailevien reittien kilpailukykyeron kasvaessa riittävän suureksi.

Iisalmi-Ylivieska rataosan sähköistäminen ja Iisalmen kolmioraide, 90 M€

Rataosuus on liikennemäärältään merkittävä transitoliikenteen reitti Venäjän Vartiuksesta Kokkolan satamaan. Rataosan sähköistäminen parantaisi metsäteollisuuden raaka-ainekuljetusten edellytyksiä, tarjoaisi vaihtoehtoisia reittejä sähkövetoiselle liikenteelle ja va-

pauttaisi Pohjanmaan radalle tilaa nopealle henkilöliikenteelle. Kuljetusten energiatehokkuus ja palvelutaso paranisi sekä matka-aika nopeutuisi.

Kotkan Kotolahden ratapihan laajennus, 15 M€
Kotkan Mussalon Kotolahden ratapihan suunnitelmista toteutettiin vuonna 2011 vain puolet. Liikenne on kasvanut tämän jälkeen 173 %. Ratapihan kapasiteetin riittämättömyys on kotimaan vientiteollisuuden ja transitoliikenteen pullonkaula. Kotolahden ratapihan laajentaminen viidellä lisäraiteella helpottaisi sataman toiminta-edellytyksiä ja lisäisi liikenteen täsmällisyyttä.

Oulu-Kontiomäki-Vartius kapasiteetin nosto sekä Oulun kolmioraide ja/tai Oulun ratapihan kehittäminen, 40 M€
Rataosuudella kulkee merkittäviä määriä kotimaisen teollisuuden raaka-ainekuljetuksia sekä transitoliikennettä Venäjältä Pohjanlahden satamiin. Rataosan välityskyvyn puute rajoittaa tehokkaimpien kuljetusvaihtoehtojen hyödyntämistä. Oulun kolmioraide ja Oulu–Kontiomäki–Vartius-radan välityskyvyn nostaminen mahdollistaisivat kuljetustehokkuuden merkittävän noston. Oulun ratapihan investoinnista voitaisiin säästää merkittävästi, mikäli Oulun kolmioraide toteutettaisiin.

Imatrankosken ratapiha, Imatran kolmioraide, Luumäki-Imatra palvelutason nosto ja 25 Tn akselipaino, 220-283 M€
Luumäki-Imatra -rata on Itä- ja Kaakkois-Suomen raskaan teollisuuden tärkein kuljetusväyliä etelän satamiin. Tavaraliikenteen liikennemäärien kasvattaminen Imatrankosken raja-aseman kautta edellyttää merkittäviä investointeja raja-alueella ja Luumäki-Imatrankoski yhteysvälillä. Hankkeen myötä syntyisi Vainikkalan lisäksi toinen tavaraliikenteen reitti Venäjälle.

Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistäminen, n. 45 M€
Rataosuuden sähköistäminen mahdollistaisi dieselveturien käytön vaihtamisen päästöttömiin sähkövetureihin. Sähköistäminen alentaisi teollisuuden kuljetuskustannuksia ja mahdollistaisi tulevaisuudessa myös sähkövetoisen matkustajaliikenteen Hankoon.

6. Yksittäiset suuret ratahankkeet kiireellisyys- ja tärkeysjärjestyksessä

Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko maata. Helsinki–Tampere on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa, jonka kautta kulkee suurin osa Suomen matkustajaliikenteestä. Uusien matkustajavuorojen lisääminen kysytyimpinä tunteina on nykyisellään käytännössä mahdotonta. Kapasiteettihaasteiden ratkaisemiseksi tarvitaan lisäraiteita koko matkalla Helsingistä Tampereelle. Pääradan

vilkkaimman rataosuuden Helsinki-Tampere -välin lisäkapasiteetin suunnittelu tulee käynnistää pikaisesti.

Pääradan kiireellisimmät raideinvestoinnit ovat prioriteettijärjestyksessä seuraavat:

1. **Pasila-Riihimäki II vaihe (n. 200 M€)**
   (+ Pasila-Riihimäki I vaiheen laajennus 101 M€)
2. **Riihimäki-Tampere 3. raide (n. 700-950 M€)**
3. **Pisara-rata (n. 1 300 – 1 500 M€)**
4. **Lentorata eli lisäraiteet lentoasemalle (n. 2 650 M€)**
5. **Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen, ns. Turun tunnin junan I vaihe (n. 275 M€)**

Näkemyksemme on, että Pasila-Riihimäki II vaihe tulee toteuttaa mahdollisimman pian I-vaiheen jälkeen, jotta jo käynnissä olevaa projektia voidaan täysimääräisesti hyödyntää II vaiheessa. Matka-ajan nopeuttaminen pääradalla edellyttää myös Riihimäen ja Tampereen välille kolmannen raiteen rakentamista.

Pisararata mahdollistaisi tosiasiallisesti Helsingin ratapihan kapasiteettilisäyksen ja parantaisi Helsingin keskustan saavutettavuutta. Lentokenttäyhteyden merkitys on suuri alueellisesti, seudullisesti, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Lentorata lisäisi pääradan kapasiteettia välillä Kerava-Pasila, jolla kulkee sekä koko pääradan että oikoradan liikenne. Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen toisi puolestaan hyötyjä sekä lähi- että kaukoliikenteelle ja olisi edellytys nykyistä nopeammalle junayhteydelle Helsingistä Turkuun.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laadinnan yhteydessä tulee huomioida myös junaliikenteen kulunvalvontajärjestelmän (ERTMS) uudistus, jonka osalta VR toteaa, että aiheeseen liittyy kansallisia lisäselvitystarpeita ERTMS/ETCS tavoitetason osalta. VR:n näkemyksen mukaan ERTMS-uudistus vaatii huolellista selvitystyötä ja ERTMS-tavoitetaso tulee määritellä yhteistyössä liikenteenharjoittajien ja viranomaisten kesken yhteisen, Suomen kannan muodostamiseksi ja kansallisen täytäntöönpanosuunnitelman päivittämiseksi. Liikennetiheyden kasvattamisen mahdollisuus nykyisellä ratainfralla tulee olla yhtenä tavoitteena kulunvalvontaa uusittaessa. Uudistuksen aiheuttamat kustannukset ja hyödyt on selvitettävä tarkasti ja ne on sisällytettävä liikennejärjestelmäsuunnitelman investointiohjelmaan.

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

VR-Yhtymä Oy, Helsinki
Vilhonkatu 13, 00100 Hki

7. Lopuksi

Raideliikenne liikennemuotona täyttää ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävän liikennejärjestelmän kriteerit. Rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten määrän lisääntyminen sekä tavoitteet rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden ja liikennemäärien kasvattamiseksi edellyttävät riittävää panostusta rataverkkoon ja sen kapasiteettiin. Valtakunnallinen 12-vuotuinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tervetullut ratkaisumalli näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin-Uotila
Johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR Groupin hallitusohjelmatavoitteet

Hallitus laatii pitkäjänteisen rautateiden investointiohjelman, joka luo edellytyksiä taloudelliselle kasvulle ja ilmastonmuutoksen torjunnalle mahdollistaen samalla raideliikenteen markkinaosuuden kasvattamisen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin ja tavaraliikenteessä yli 30 prosenttiin.

Raideliikenteen kasvu edellyttää pitkäjänteistä rataverkon investointiohjelmaa, järkevää priorisointia ja riittävää perusradanpidon rahoitusta

- **Matkustajaliikenteessä** matka-aikoja maakuntiin lyhennetään investoimalla 200 miljoonaa euroa pääratoihin paikallisten nopeusrajoitusten poistamiseksi ja radan kunnon varmistamiseksi (mm. ratarakenteiden ja siltojen korjaukset, JKV-päivitykset, turvalaitteiden uusimiset).
- Pääradan vilkkaimman rataosuuden Helsinki-Tampere -välin lisäkapasiteetin suunnittelu käynnistetään pikaisesti. Pääradan kiireellisimmät ratainvestoinnit ovat Pasila-Riihimäki II vaihe 200 miljoonaa euroa ja Riihimäki-Tampere 3. raide 700-950 miljoonaa euroa sekä Pisara-rata 1 300 miljoonaa euroa.
- Seuraavan vaiheen investoinnit ovat Lentorata eli lisäraiteet lentoasemalle 2 650 miljoonaa euroa ja Turun tunnin junan I vaihe eli Espoon radan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen 275 miljoonaa euroa.

- **Tavaraliikenteen** ja elinkeinoelämän kilpailukyvyn parantamiseksi kootaan 400 miljoonan euron investointipaketti tavaraliikenteen tarpeisiin (mm. sähköistykset, akselipainon korotus, ratapihojen modernisointi ja välityskyvyn parantaminen).
- Uusien teollisten tuotantolaitosten edellyttämät infrastruktuuri-investoinnit päätetään tapauskohtaisesti hallituskauden aikana (vrt. Äänekoski).

- **Perusradanpidon** rahoitukseen tarvitaan päätös 130 miljoonan euron vuotuisesta tasokorotuksesta radanpidon rahoitukseen heti hallituskauden alussa nykyisen rataverkon toimivuuden ylläpitämiseksi ja korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi.

Rautatiekilpailun avaamisessa edetään vaiheittain kehittäen samalla ilmastoystävällisen rautatiejärjestelmän kilpailukykyä suhteessa muihin liikennemuotoihin

- Kaikissa toimenpiteissä lähtökohtana on Suomen rautatiejärjestelmän kilpailukyvyn kehittäminen suhteessa muihin liikennemuotoihin ja reitteihin.
- Rautatiekilpailun edellytysten kehittämisessä tärkeintä on investoida rataverkon välityskykyyn ja lisäkapasiteettiin. Samalla on varmistettava rautatieoperoinnin turvallinen kehitys.
- Kilpailun avaamisessa edettävä vaiheittain ja ennen seuraavaa vaihetta hyödynnettävä HSL-alueen ja taajamaliikenteen kilpailun kokemuksia.
- Kaukoliikenteessä kilpailun avautumisen tulee tapahtua markkinaehtoisiin ratkaisuihin perustuen.
- Tavaraliikenteen kilpailu on jo avautunut ja kehittyy täysin markkinaehtoisesti.
- Liikkuvan kaluston kuljettajakoulutus ja sen rahoitus järjestettävä kilpailuneutraalilla tavalla opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalaan kuuluvana avoimena koulutuksena.

Raideliikenteen kasvua tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja esteitä poistamalla

- Toimiva raideliikenne edellyttää pitkäjänteistä rautateiden investointiohjelmaa.
- Uudet rahoitusmallit ovat välttämättömiä ratainvestointien toteuttamisessa.
- Ratamaksuja ei tule korottaa ja maksuperusteiden on kannustettava ilmastonmuutoksen torjunnan edistämiseen.
- Venäläisen tavaravaunukaluston käyttö Suomen sisäisessä liikenteessä olisi rataverkkoa kuormittava tekijä ja hidastaisi muuta liikennettä.
- Merenkulun väylämaksut poistamalla parannetaan Suomen kuljetusreittien asemaa ja teollisuuden kustannuskilpailukykyä.
- EU:n rautatielinjausten toimeenpanossa Suomen tulee säilyttää kustannustietoisuus ja kansallinen liikkumavara mahdollisimman suurena muiden maiden tapaan.