Y 34433/031/19

20.2.2019

Kirjallinen lausunto

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: HE 289/2018 vp

VR-Yhtymän lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle maakuntauudistuksen täytäntöönpanosta liikennealalla ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

1. Yleiset huomiot esityksestä

VR kannattaa lakiluonnoksen tavoitteita kaikki liikennemuodot ja kulkutavat kattavasta pitkäjänteisestä ja strategisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta. VR kannattaa suunnitelmaan sisällytettävää liikennejärjestelmän 12 vuoden toimenpide- ja rahoitusohjelmaa.

Lakiluonnoksessa todetaan liikennepolitiikan ja liikennejärjestelmän yhtenä tavoitteena olevan liikkumisen ja kuljettamisen turvallisuus sekä ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävä liikennejärjestelmä. Puollamme tätä näkemystä ja nähdäksemme rautatieliikenne liikennemuotona täyttää tämän tavoitteen.

Näemme liikennejärjestelmän kulkumuotojen kokonaisuutena, mutta huomioiden 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.

Rautatieliikennettä harjoittavien rautatieyritysten määrän lisääntyminen sekä tavoite rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden ja liikennemäärien kasvattamiseksi edellyttävät riittävää perusradanpidon rahoitusta, lisäkapasiteettia ja investointihankkeiden järkevää priorisointia. 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

2. Liikennejärjestelmäsuunnittelua hallittava rautatieliikenteessä yhtenäisenä kokonaisuutena

Alueellista junaliikennettä järjestettäessä on ensiarvoisen tärkeää huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen, pääosin yksiraiteisen, junaverkoston toimivuus.

Rautatieliikenteen osalta maakunnille ehdotetaan annettavaksi toimivalta 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 rautatieverkon erityispiirteet.

Alueellisilla toimenpiteillä on useimmiten heijastusvaikutuksia muualle rataverkkoon, minkä vuoksi maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia ei voi toteuttaa toisistaan erillisinä hankkeina, vaan niitä tulee tarkastella osana laajempaa valtakunnallista suunnitelmaa. Liikennejärjestelmäsuunnittelun tehtävien jakautuessa Väylävirastolle, Liikenne- ja viestintävirastolle sekä maakunnille tulee varmistua siitä, että suunnittelu toteutetaan pitkäjänteisenä kokonaisuutena, ilman pirstoutumista.

Tästä näkökulmasta näemme Väyläviraston roolin hyvin keskeisenä valtakunnallisten ja maakuntien näkökohtien yhteensovittamisessa. Pidämme hyvänä sitä, että lakiluonnoksen mukaan Väylävirasto osallistuisi aktiivisesti maakunnan liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun valtakunnallisen liikennejärjestelmän näkökulmasta raideliikenteen kannalta.

Näemme tärkeänä sen, että Väylävirastossa tähän vaativaan tehtävään osoitetaan riittävät resurssit, jotta liikennejärjestelmäsuunnittelukokonaisuus säilyy johdonmukaisena ja pitkäjänteisenä. Tehokkuusnäkökulmasta on toki tärkeää, että kokonaiskustannukset eivät nouse ja hallinnollisten kustannusten sijaan niukkoja taloudellisia resursseja tulee käyttää infrainvestointien toteuttamiseen.

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

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

Maakuntien seudullinen kasvu tulisi näkemyksemme mukaan ohjata joukkoliikenteen kannalta kilpailukykyisille alueille. Näkemyksemme on, että yhteiskunnan ja ympäristön kannalta vastuullisinta on maakuntakaavoituksen ja asuntotuotannon kohdistaminen jo olemassa olevien raideyhteyksien varrelle, jolloin täysimääräisesti hyödynnetään jo toteutetut kalliit raideinvestoinnit.

Lakiluonnoksen mukaan alueellisen ja valtakunnallisen rautatieliikenteen yhteensovittaminen voitaisiin tehdä valtakunnallisen ja maakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisen yhteydessä. Tällöin on turvattava myös rautatieliikenteen harjoittajan mahdollisuus suunnitella itse joustavasti liikennettään, mahdollisesti markkinaehtoisesti. Vain näin voidaan varmistaa junaliikenteen kilpailukyky suhteessa muihin liikennemuotoihin ja erityisesti yksityisautoiluun.

Lakiluonnoksen mukaan maakunnille annettaisiin mahdollisuus tehdä oman alueensa liikenneturvallisuussuunnitelma tai toteuttaa suunnitelman yhdessä muiden maakuntien kanssa. VR näkee hyvänä ja turvallisuutta edistävänä asiana maakuntien aktiivisen osallistumisen liikenneturvallisuussuunnitelmien laadintaan ja toteuttamiseen.

Ratalaki koskee osin myös yksityisraiteita ja niiden erilainen merkitys ja rooli rataverkolla on otettava huomioon. Tavoitteiden, jotka ovat tärkeitä ja perusteltuja valtion omistamalla rataverkolla, ei tule aiheuttaa taakkaa tai perusteettomia kustannuksia yksityisraiteen haltijoille. Jos liikennejärjestelmäsuunnittelu vaikuttaa yksityisraiteisiin, tulee yksityisraiteen haltijalla olla mahdollisuus osallistua suunnitteluun.

3. Vuorovaikutteinen suunnittelu ja asiantuntijaosaamisen hyödyntäminen tärkeää

Lakiluonnoksessa todetaan, että valtakunnalliset ja maakunnalliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat olisi valmisteltava laajassa vuorovaikutuksessa liikennejärjestelmään liittyvien toimijoiden kanssa. Lisäksi todetaan, että liikennejärjestelmän suunnittelun tulee olla jatkuvaa, osallistavaa, vuorovaikutteista ja ketterää niin, että suunnitelmien sisältämien ratkaisujen tarpeellisuutta ja laatutasoa arvioidaan kysynnän muuttuessa sekä uudenlaisten korvaavien tai täydentävien palvelujen kehittyessä. Kannatamme tätä toimintamallia. Suunnitelmassa ja seurannassa tulee säilyttää reagointiherkkyys ja kyky vastata tarvemuutoksiin.

Liikenteenharjoittajat tulee ottaa riittävästi mukaan suunnitteluun. Liikennejärjestelmää ja maanteitä koskevan lakiluonnoksen 15 d §

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 momentin perusteluissa mainitaan jostain syystä satamien ja lentoliikenteen toimijat, mutta ei rautatieliikenteen toimijoita – nämä olisi mielestämme syytä lisätä listaan. Lakiin olisi kirjattava selkeämmin, että valmisteluun olisi otettava liikenteenharjoittajat mukaan. Ei riitä, että liikenteenharjoittajille varattaisiin vain 4 momentin tarkoittama yleinen mahdollisuus tulla kuulluksi yhdessä kansalaisten ja muiden mahdollisten halukkaiden kanssa.

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

4. Nykyisen rataverkon kunnostaminen ja modernisointi huomioitava maakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa

Väyläviraston tulee koordinoida maakuntien liikennejärjestelmäsuunnitelmia myös rataverkon kunnostamisen ja modernisoinnin näkökulmasta. Suunniteltavan hankeohjelman osalta on huomioitava hankkeiden erilaiset aikajänteet ja etenemisnopeudet.

Näkemyksemme on, että liikennejärjestelmäsuunnitelmissa tulee aluksi keskittyä rautatiejärjestelmän perusasioiden kuntoon saattamiseen nopeavaikutteisimmilla ja kustannustehokkaimmilla toimenpiteillä. Liikennejärjestelmäsuunnittelulla on tähdättävä liikenneverkon korjausvelan alentamiseen sekä ratainfran kehitystarpeista huolehtimiseen ja niiden edellyttämien investointien toteuttamiseen.

<u>Perusradanpitoon riittävä rahoitus</u>
Kuten lakiluonnoksessa todetaan, liikenneverkon korjausvelka on merkittävä. 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.

Näkemyksemme on, että 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 näkökulmasta tämänhetkinen tilanne on kestämätön ja heikentää merkittävästi maakuntiin matkustavien asiakkaiden matkustuskokemusta kaukoliikenteen junissa.

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

Matka-aikojen nopeuttaminen maakuntiin
Matka-aikoja maakuntiin olisi mahdollista lyhentää investoimalla 200 miljoonaa euroa pääratoihin paikallisten nopeusrajoitusten poistamiseksi ja radan kunnon varmistamiseksi. Toimenpiteet keskittyisivät paikallisten, ylimääräisten nopeusrajoitusten poistoon, pieniin ja tehokkaasti kohdennettuihin palvelutasoparantamisiin ja radan kunnon varmistamiseen.

Investoinnit parantaisivat merkittävästi myös rataosuuksien toimintavarmuutta. Toimenpiteet kohdistuisivat seuraaville rataosuuksille:

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

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

Elinkeinoelämän ja rautatielogistiikan toimintaedellytysten parantaminen
Tavaraliikenteen ja elinkeinoelämän kilpailukykyä olisi mahdollista parantaa kokoamalla 400 miljoonan euron investointipaketti, joka sisältäisi ratojen sähköistyksiä, akselipainon korotuksia, ratapihojen modernisointia ja välityskyvyn parantamista. Toimenpidepaketti parantaisi merkittävästi rautatiejärjestelmän logistista tehokkuutta ja hyödyttäisi siten teollisuuden tuotekuljetuksia.

Tavaraliikenteen kärkihankkeet elinkeinoelämän toimintaedellytysten turvaamiseksi eri puolilla Suomea olisivat seuraavat:

1. Kouvola-Kotka/Hamina -radan akselipainon korotus 25 tonniin
2. Iisalmi-Ylivieska rataosan sähköistäminen ja Iisalmen kolmioraide
3. Kotkan Kotolahden ratapihan laajennus
4. Oulu-Kontiomäki-Vartius kapasiteetin nosto sekä Oulun kolmioraide ja/tai Oulun ratapihan kehittäminen
5. Imatrankosken ratapiha, Imatran kolmioraide, Luumäki-Imatra palvelutason nosto ja akselipainon korotus 25 tonniin
6. Hyvinkää-Hanko rataosan sähköistäminen

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

5. Näkemyksemme koko Suomea hyödyttävistä ratainvestoinneista

Vaikka lukuisista pienistä investoinneista saadaan merkittäviä vaikutuksia, suuriakin ratainvestointeja tarvitaan. Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko maata, kun maakuntien yhteyttä pääkaupunkiseudulle parannetaan juuri sen ruuhkaisimmasta kohdasta. 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 suunnittelua tulee edistää pikaisesti.

Pääradan kiireellisimmät raideinvestoinnit ovat prioriteettijärjestyksessä seuraavat:

1. Pasila-Riihimäki II vaihe (n. 200 M€)
   (edellyttää Pasila-Riihimäki I vaiheen laajennusta 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€)

6. Lopuksi

VR kannattaa lakiluonnoksessa ehdotettuja tavoitteita rataverkon kehittämiselle, kunnossapidolle ja investoinneille. Rautatieliikenteen ja yhteyksien toimivuus ja liikenteen sujuvuus edistävät elinkeinoelämän kilpailukykyä, kansalaisten liikkumismahdollisuuksia ja alueiden kehittymistä. On tärkeää, että rautatieliikenteestä pyritään muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoille jo rataverkon ja radanpidon näkökulmasta.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin-Uotila
Johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat