Y 35867/031/19

24.10.2019 **Lausunto**

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

VR-Yhtymän lausunto HE 29/2019 vp/Valtion talousarvioesitys 2020 Joukkoliikenteen kehittämiskohteet ja kipupisteet, ilmastoperusteinen tasokorotus

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

1. Raideliikenteen kasvu on ratkaisu liikenteelle asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi ja ilmastonmuutoksen torjumiseksi

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi on välttämätöntä kehittää joukkoliikennettä niin juna-, bussi- kuin raitiotieliikenteessä sekä ohjata matkamäärien ja kuljetettujen tonnien siirtymistä yhä enemmän raiteille. Raideliikenteen kasvu edellyttää kuitenkin investointeja infrastruktuuriin.

Ilmastoperusteinen tasokorotus tulisi kohdistaa nopeavaikutteisimpiin ja kustannustehokkaimpiin keinoihin, joilla olemassa olevaa rataverkkoa parannetaan ja kehitetään. Tällä hetkellä radan heikosta kunnosta johtuvat ylimääräiset nopeusrajoitukset hidastavat junaliikennettä ja aiheuttavat täsmällisyysongelmia eri puolilla Suomea. Joukkoliikenteen houkuttelevuutta pystytään nostamaan varmistamalla joukkoliikenteen sujuvuus ja riittävä nopeustaso. Kaikki toimenpiteet ja rahoitus, joilla erityisesti raideliikennettä ja rautatiejärjestelmää kehitetään, auttavat saavuttamaan kunnianhimoiset päästövähennystavoitteet.

Nykyinen rataverkko tulee saattaa kuntoon ja rataverkon kapasiteetin kasvattamista tulee edistää. Rautatieliikenne on turvallinen, ympäristöystävällinen ja energiatehokas liikennemuoto. Junaliikenteen energiatehokkuus on kuusi kertaa korkeampi kuin maantieliikenteessä. Rautateiden osuus liikenteen tuottamista CO2-päästöistä on alle 3% EU-tasolla. Euroopassa jo neljä junaa viidestä kulkee sähköllä.

VR on tehnyt pitkäjänteistä työtä energiatehokkuuden eteen jo vuosia, mm. junaliikenteen energiatehokkuushankkeessa. Ympäristölupausten (2013-2020) tavoite energiatehokkuuden parantamiseksi (20 %) on jo lähes saavutettu. Vuodesta 2008 alusta saakka on käytetty uusiutuvaa vesisähköä. Uusiutuvan energian osuutta pyritään nostamaan, tavoitteena nykyisen 70 prosentin osuuden kasvattaminen koskien koko konsernin energian kulutusta.

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

Valtaosa eli yli 2/3 junaliikenteestä on jo nykyisellään sähkövetoista, vaikka vielä noin puolet Suomen rataverkosta on sähköistämättä. Sähköistetyllä rataverkolla liikennöinti on hyvin energiatehokasta verrattuna sähköistämättömiin rataosuuksiin, joissa joudutaan käyttämään dieselkalustoa. Rataverkon sähköistämistä tulee edelleen edistää.

VR panostaa sähköllä kulkevaan kalustoon myös linja-autoliikenteessä. Konserniin kuuluva Pohjolan Liikenne otti syksyllä 2019 käyttöön 30 uutta sähköbussia ja lisäksi viisi uutta sähköbussia alkaa liikennöidä ensi vuoden puolella.

Lähes neljännes Pohjolan Liikenteen muun kaluston käyttämästä dieselistä oli viime vuonna biodieseliä. Biodieselin käyttöä myös dieselvetoisessa junaliikenteessä selvitetään parhaillaan.

Suomessa rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuksien lisääminen matkustaja- ja tavaraliikenteessä on ratkaisu liikenteen vuodelle 2030 asetettujen päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi. Suomessa rautatieliikenteen kulkumuoto-osuus on tavaraliikenteessä 27%, mikä on huomattavasti EU:n keskiarvoa korkeampi. Matkustajaliikenteessä raideliikenteen osuus on 5,5%.

Näemme, että pitkäjänteinen rautateiden investointiohjelma luo Suomessa 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 ja sitä kautta myös ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi on välttämätöntä investoida rataverkon välityskykyyn ja lisäkapasiteettiin. Samalla on varmistettava rautatieoperoinnin turvallinen kehitys.

Rautatiejärjestelmää kehittämällä voidaan kasvattaa päästöttömän liikenteen kulkumuoto-osuutta ja samalla luoda edellytyksiä taloudelliselle kasvulle sekä raideliikenteen markkinaosuuden kasvattamiselle matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin ja tavaraliikenteessä yli 30 prosenttiin.

2. Nykyinen rataverkko kuntoon

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa ja valtion talousarvioesityksissä tulee aivan ensimmäiseksi keskittyä nykyisen rataverkon kuntoon saattamiseen nopeavaikutteisimmilla ja kustannustehokkaimmilla toimenpiteillä. Nykyisen rataverkon ylimääräisten nopeusrajoitusten poisto ja ratojen modernisointi nykypäivän matkustaja- ja tavaraliikenteen tarpeisiin edellyttäisi alla kuvatulla tavalla reilun 600 miljoonan euron investointeja nykyiseen rataverkkoon. Vertailun vuoksi; VR Group on pelkästään vuosien 2015-2019 välillä maksanut valtiolle omistajana 640 miljoonaa euroa osinkoina ja pääomanpalautuksina sekä 1,37 miljardia

euroa veroina ja veroluontoisina maksuina. Ilmastoperusteinen tasokorotus tulisi kohdistaa olemassa olevan rataverkon parantamiseen ja nopeuttamiseen.

Matkustajaliikenteessä matka-aikoja maakuntiin olisi mahdollista lyhentää investoimalla 200 miljoonaa euroa pääratoihin ylimääräisten paikallisten nopeusrajoitusten poistamiseksi ja radan kunnon varmistamiseksi. Toimenpiteet keskittyvät paikallisiin, pieniin ja tehokkaasti kohdennettuihin palvelutasoparantamisiin (mm. ratarakenteiden ja siltojen korjaukset, JKV-päivitykset, turvalaitteiden uusimiset).

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. Ohjelma maksaisi itsensä takaisin 10 vuodessa ja hyödyttäisi koko Suomea.

Logistiikan eli tavaraliikenteen osalta suurin este kasvulle on rapautuva, pääosin yksiraiteinen rataverkko ja modernisoimattomat ratapihat. VR on esittänyt vähintään 400 miljoonan euron investointeja korkeampia akselipainoja mahdollistaviin raiteisiin, ratojen sähköistykseen, ratapihoihin sekä kohtaamis- ja ohituspaikkoihin. Nämä investoinnit hyödyttävät kaikkia raiteilla toimivia operaattoreita sekä raidelogistiikkapalveluja tarvitsevia teollisuusyrityksiä.

Valtion talousarvioesitys sisältääkin toteuttamiskelpoisen määrän rahaa logistiikkaa tukeviin hankkeisiin. Edelleen on kuitenkin tarvetta akselipainojen korottamiselle ja liikennepaikkojen pidentämiselle sekä rataverkon sähköistämiselle. Rataverkon modernisoimisen lisäksi tulisi olla valmius uusien teollisten tuotantolaitosten edellyttämiin infrastruktuuri-investointeihin tapauskohtaisesti hallituskauden aikana.

Perusradanpidon rahoituksen osalta tulisi tehdä päätös siitä, että 300 miljoonan euron vuotuisesta perusväylänpidon rahoituksesta vähintään 130 miljoonaa osoitetaan vuosittain radanpidon rahoitukseen nykyisen rataverkon toimivuuden ylläpitämiseksi ja yli 1,1 miljardin euron korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi. Väyläviraston mukaan perusväylänpidon rahoitus olisi vuonna 2020 kaikkine määrärahoineen 362 M€, jolloin rautateiden osuus tulisi olla ensi vuonna 157 M€.

Rataverkon yhä heikentyvä kunto vaikuttaa tällä hetkellä olennaisesti rataverkolla liikennöintiin ja nimenomaan ratainfrasta johtuvien ongelmien osuus ja myöhästymiset ovat kasvaneet jyrkästi. Eri puolilla Suomen rataverkkoa on voimassa päivittäin keskimäärin 100 ylimääräistä, radan

huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta. Kaukoliikenteen täsmällisyys on heikentynyt merkittävästi muutamassa vuodessa ja vuonna 2018 jo lähes puolet kaikista kaukojunien myöhästymisistä johtuivat radan vioista, tilapäisistä nopeusrajoituksista ja ratatöistä.

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.

3. Liikenteen pullonkauloja poistamalla lisää ratakapasiteettia

Pääradan kehittäminen on kriittistä junamatkustamisen kasvattamiseksi ja liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Junamatkustaminen painottuu vahvasti Etelä-Suomeen. Pääradalle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko Suomea, kun maakuntien yhteyttä pääkaupunkiseudulle parannetaan juuri sen ruuhkaisimmasta kohdasta. Päärata ja kaikki Itä-Suomen junat käyttävät täsmälleen samoja kahta raidetta välillä Kerava-Pasila.

Keravan ja Helsingin välisellä ruuhkaisella rataosuudella kulkevat HSL-liikenteen lisäksi taajamajunat Riihimäen ja Lahden suuntiin sekä kaukojunat Tampereelle ja edelleen Jyväskylään, Seinäjoelle, Poriin, Vaasaan ja Ouluun, sekä kaukojunat Kouvolaan, Kuopioon, Lappeenrantaan ja Joensuuhun, Lapin yöjunat sekä kansainväliset junat Pietariin ja Moskovaan.

Helsinki–Tampere on Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa, jonka kautta kulkee suurin osa Suomen matkustajaliikenteestä ja näiden kaupunkien välinen junamatkustaminen kasvaa 10 prosentin vuosivauhtia. Uusien matkustajavuorojen lisääminen kysytyimpinä tunteina on nykyisellään käytännössä erittäin haastavaa, koska rataosan välityskyky on täysin käytössä. Kaukoliikenteen junat ovat täynnä ruuhka-aikaan. Kasvutrendin ylläpitäminen edellyttää liikennöitävyyden parantamista ja investointeja rataverkkoon. Käytännössä kapasiteettihaasteiden ratkaisemiseksi tarvitaan lisäraiteita koko matkalla Helsingistä Tampereelle.

Pääradan vilkkaimman rataosuuden Helsinki-Tampere -välin lisäkapasiteetin suunnitteluun panostaminen on ensiarvoisen tärkeää. Lyhyen aikavälin tavoitteena tulee olla liikenteen luotettavuuden merkittävä parantaminen ja pääsääntöisesti 200km/h nopeustaso nykyisellä radalla, mikä mahdollistaa matka-ajan lyhentämisen 10-15 minuutilla. Pidemmällä aikavälillä tunnin matka-aika vaatii kokonaan uutta ratalinjausta. Lisäraiteet mahdollistavat uudet junavuorot sekä nopeiden ja hitaampien junien sujuvan liikennöinnin.

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

Pääradan kiireellisimmät raideinvestoinnit ovat prioriteettijärjestyksessä seuraavat:

1. Pasila-Riihimäki II vaihe (n. 273 M€) ja Pasila-Riihimäki I vaiheen laajennus n. 101 M€
2. Riihimäki-Tampere 3. raide (n. 700-950 M€)
3. Pisara-rata (n. 1600-1800 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€)

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. Pisara hyödyttää koko Suomea, koska Pasila-Helsinki -väliä käyttävät kaikki kaukojunat Helsinkiin, suunnasta riippumatta.

Lentoradan merkitys Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta on suuri alueellisesti, seudullisesti, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Lentokenttäyhteyden täysimittainen hyödyntäminen edellyttää Pisara-rataa, joka vapauttaa kapasiteettia Helsingin ja Pasilan väliltä. Lentorata lisäisi pääradan kapasiteettia välillä Kerava-Pasila, jolla kulkee sekä koko pääradan että idänsuuntainen oikoradan liikenne.

Lentoradan rakentaminen eli käytännössä pääradan 3. ja 4. kaukoliikenneraide linjattuna lentoaseman kautta, Tikkurilan sijaan, parantaisi yhtä lailla niin Länsi-, Keski-, Pohjois- kuin Itä-Suomenkin ratojen kapasiteettia niiden pahimmasta pullonkaulasta. Lisäksi se mahdollistaisi lisätarjonnan Helsinkiin kaikista suunnista ja suorat kaukojunat myös Itä-Suomesta lentoasemalle.

Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen toisi puolestaan hyötyjä sekä lähi- että kaukoliikenteelle ja olisi edellytys nykyistä nopeammalle junayhteydelle Helsingistä Turkuun. Hanke parantaisi sekä lähi- että kaukoliikenteen mahdollisuuksia vuoromäärän kasvattamiselle ja täsmälliselle liikennöinnille. Espoon kaupunkiradan suunnitelmat ovat valmiita ja se olisi jo toteutuskelpoinen. Valtion talousarvioesityksessä hankkeelle ei kuitenkaan ole osoitettu toteutusrahaa, vaan se odottaa edelleen käynnistymistä.

4. Lopuksi

Raideliikenteen kasvua on tuettava johdonmukaisilla valinnoilla ja päätöksenteolla sekä kasvun esteitä poistamalla. Ilmastoperusteinen tasokorotuksen kohdentamisessa tulisi lähtökohtana olla raideliikenteen ja yhteyksien toimivuus sekä liikenteen sujuvuus, jotka edistävät kansalaisten liikkumismahdollisuuksia, elinkeinoelämän kilpailukykyä ja alueiden kehittymistä. On tärkeää, että raideliikenteestä pyritään muodostamaan houkutteleva vaihtoehto henkilöautoilulle. Aseman seutujen liityntäliikenneratkaisuja tulee edelleen kehittää kestävällä tavalla edistäen luontevia matkaketjuja.

Näkemyksemme on, että 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisessa painopisteen tulee olla turvallisissa, energiatehokkaissa ja ympäristöystävällisissä liikennemuodoissa sekä joukkoliikenteen kehittämisessä. Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja huomioiden ilmastopoliittiset tavoitteet, tulee raideliikenne ja ratainfrastruktuuri ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi.

Megatrendit kuten vastuullisuus, ilmastonmuutos, digitalisaatio ja kaupungistuminen johtavat väistämättä siihen, että raideliikenne eri muodoissaan tulee olemaan tulevaisuuden toimiala ja elinehto Suomen kilpailukyvylle sekä taloudelliselle kasvulle.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin
Johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat