17.5.2021

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto

Viite: VNS 2/2021 vp

VR-Yhtymän kommentit valtioneuvoston selontekoon valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021-2032

1. Liikenne 12 -suunnitelman raideliikennepainotus oikeansuuntainen

VR-Yhtymä Oy (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja toteaa, että Liikenne 12 -suunnitelman raideliikennepainotus on oikeansuuntainen ja ympäristön sekä yhteiskunnan kannalta vastuullinen. Kasvavat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja samalla kasvattaen liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta.

2. Liikennemuoto-osuustavoitteet vuoteen 2030 mennessä

Liikenne 12 -suunnitelmassa ei ole asetettu tavoitteita liikennemuoto-osuuksille. VR katsoo, että suunnitelmakaudella tavoitteena tulee olla raideliikenteen liikennemuoto-osuuden kasvattaminen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin ja tavaraliikenteessä yli 30 prosenttiin vuoteen 2030 mennessä. Suunnitelman rinnalle tarvitaan yhteistyössä laadittava investointiohjelma, joka konkretisoi edellä mainitut tavoitteet.

3. Liikennepolitiikan ja sääntelyn oltava johdonmukaista

Suunnitelmakaudella on tärkeää kiinnittää huomiota siihen, että liikennepolitiikka, sääntely ja valtion investoinnit ovat niin liikennöitsijöiden kuin niiden asiakkaidenkin näkökulmasta pitkäjänteisiä, ennustettavia ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä myös kansainvälisesti tukevia.

Raideliikenteessä esimerkiksi sähkövedon ympäristöystävällisyyden suhteessa dieselvetoon tulee heijastua myös ratamaksuihin. Tällä hetkellä tilanne on päinvastainen. Vuonna 2021 sähköveto on 12 % kalliimpaa ja vuonna 2022 edelleen 10 % kalliimpaa kuin dieselveto. Tilanne johtaa siihen, että sähköistetyillä rataosuuksilla on ratamaksujen kannalta taloudellisesti kannattavampaa ajaa dieselveturilla, mikä on ristiriidassa suhteessa ilmastotavoitteisiin ja niihin yhteiskunnallisiin panostuksiin, joita rataverkon sähköistämiseksi erityisesti 2000-luvulla on tehty.

4. Investointiohjelmassa priorisoitavat teemat ja infrahankkeet

Liikenne 12 -suunnitelman rinnalle on valmisteilla investointiohjelma, joka tullee konkretisoimaan suunnitelman tavoitteita. On tärkeää, että kyseinen toimenpide- ja investointiohjelmakokonaisuus laaditaan yhdessä liikennepalvelutoimijoiden kanssa.

Suunnitelman mukaan uusiin kehittämisinvestointeihin on suunnittelukaudella käytettävissä rautateille noin 1,7 Mrd€ jaettuna seuraaviin teemoihin:

1. 900 M€ Rataverkon toimivuuden ja välityskyvyn kannalta kriittisimmät ja vaikuttavimmat isot kohteet (ml. peruskorjaukset)

VR-Yhtymä Oy
Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 029 4343
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi
Y-tunnus 1003521-5

2. 400 M€ Maakuntakeskusten välillä välityskykyä parantavat toimenpiteet huomioiden myös poikittaisyhteydet
3. 200 M€ Asemanseutujen ja ratapihojen toimivuutta edistävät toimet
4. 200 M€ Muulle kuin pääväyläverkolle (ml. vähäliikenteinen rataverkko) kohdistuvat toimet

Tämän lausunnon liitteessä on listattu ja kuvattu VR:n näkemykset matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan kasvua keskeisimmin tukevista infrahankkeista, niiden arvioitu rahoitustarve sekä niiden kytkeytyminen Liikenne 12 -suunnitelman mukaisiin teemoihin (liite 1).

Liikenne 12 -suunnitelma ei sisällä hankeyhtiöissä edistettäviä miljardihankkeita, mutta niitä tulisi kärkihankkeina kiireellisesti edistää. Rataverkon kapasiteetin ja välityskyvyn kasvattamista tulee edistää etenkin pääväylillä, mikä parantaa alueellista saavutettavuutta ja luo mahdollisuuksia lisätä vuorotarjontaa. Pääradalla Helsingistä Tampereelle tehtävät investoinnit hyödyttävät koko Suomea, kun maakuntien yhteyttä pääkaupunkiseudulle parannetaan juuri sen ruuhkaisimmasta kohdasta.

Liikenteen pullonkaulojen poistaminen Lentoradan ja Pisararadan tai sitä vastaavan, kapasiteettia lisäävän investoinnin avulla edistää sekä matkustaja- että tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä koko valtakunnan tasolla. Helsingin ratapihan välityskyvyn kehittämisellä on positiivisia heijastusvaikutuksia muun Suomen liikenteeseen. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen rataverkon toimivuus.

<u>Matkustajaliikenteen kasvua tukevat toimenpiteet</u>
Matkustajaliikenteen kasvun ensisijainen edellytys on kapasiteetin lisääminen pääyhteysväleillä, mikä mahdollistaa matka-aikojen nopeutuksen ja vuorotarjonnan kehittämisen. Tulevien vuosien fokus tulee olla lyhyen ja keskipitkän aikavälin hankkeiden edistämisessä. Pääreittien liikennöitävyyden parantamisessa tulisi päästä jo konkreettisiin parannushanketoteutuksiin.

Matka-aikojen nopeuttaminen on erityisen tärkeää pääväyläverkostolla ja etenkin Helsinki–Tampere -välillä on välitön tarve ratakapasiteetin lisäämiselle koko matkalle. Nopea matka-aika ja täsmällisyys ovat matkustajille olennaisimpia tekijöitä liikennemuotoa valittaessa. Aikaa vievien miljardihankkeiden suunnittelun rinnalla tulee olemassa olevaa ratainfraa pikimmiten kehittää kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi.

Matkustajaliikenteessä matka-aikoja maakuntiin on mahdollista nopeuttaa investoimalla nykyinfran ja liikennöitävyyden parantamistoimenpiteisiin. Toteuttamiskelpoinen lista kustannustehokkaita pientoimenpiteitä sujuvoittaisi merkittävästi liikennöintiä seuraavilla rataosuuksilla: Helsinki–Kouvola–Kuopio, Kouvola–Joensuu, Helsinki–Turku, Tampere–Jyväskylä, Seinäjoki–Vaasa ja Seinäjoki–Oulu.

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi

Y-tunnus 1003521-5

Rataverkkoa tulee lisäksi kunnostaa ylimääräisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelmalla. Ohjelma sisältää nopeasti käynnistettäviä ja joka tapauksessa välttämättömiä täsmäkunnossapitotoimia, jotka kohdistetaan 40:een asiakasnäkökulmasta vaikuttavimpaan kohteeseen. Suomen rataverkon pääväylillä on edelleen noin 50 ylimääräistä radan huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta, jotka hidastavat merkittävästi junamatkoja. Näiden nopeusrajoitusten poistamisen avulla junien nopeuksia voidaan nostaa yhteensä satojen ratakilometrien vaikutusmatkalla.

Rautatielogistiikan kasvua tukevat toimenpiteet

Logistiikan näkökulmasta Suomen elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä parannetaan erityisesti lisäämällä rataverkon välityskykyä ruuhkaisilla rataosilla sekä kehittämällä ratapihoja (ml. raakapuun kuormauspaikat). Kilpailukykyä voidaan lisäksi tukea akselipainoja korottamalla sekä jatkamalla sähköistyksiä. Rataverkkoa modernisoimalla varmistetaan teollisuudelle kriittisten sisämaan yhteyksien, vientisatamien yhteyksien sekä transito- ja tuontiliikenteen yhteyksien välitys- ja kilpailukykyä. Ratapihoihin kohdistuva kehityspaine kasvaa kilpailun kiristyessä ja siirryttäessä yhä enemmän monioperaattorimalliin, jossa tarvitaan aiempaa enemmän raiteita.

Suunnitelman pääpainotukset rataverkon toimivuuden parantamiseksi kriittisimpiin ja isoihin kohteisiin on järkevä: päärata, Ylivieska–Oulu -rataosa ja Kaakkois-Suomen rataosat. Lisäksi on hyvä huomioida, että kotimaisen raakapuun kuljetusmäärät saattavat viimeaikaisten metsäteollisuuden investointien myötä edelleen nousta lisäten painetta rataverkolle. Kemin biotuotetehtaan investointi saattaa epäsuorasti vaikuttaa puun rautatiekuljetussuuntiin ja -määriin nousevasti muuallakin kuin Pohjois-Suomessa.

Seuraavan 12 vuoden aikana tulisi vahvasti huomioida myös uusteollisuusinvestointien räätälöidyt infraratkaisut, joilla voidaan tukea ja parantaa teollisuuden suhteellista kilpailukykyä ja samalla edistää päästövähennystavoitteiden saavuttamista. Esimerkkeinä mainittakoon Kemin biotuotetehdas ja keskustelut Elijärvi–Röyttä kaivosradan sähköistyksistä täydennyksenä hallitusohjelmaan kirjatun Laurila-Tornio sähköistykselle.

5. Ostoliikennerahoitustasoa nostettava, kalusto ei ole kehityksen jarru

Ostorahoituksen matala taso on suurin yksittäinen henkilöjunaliikenteen kehittämistä rajoittava tekijä, sitä ei olla kuitenkaan Liikenne 12-suunnitelman perusteella nostamassa. Alueellinen lähijunaliikenne edellyttää poikkeuksetta ostorahoitusta ja useimmiten myös ratainfran kehittämistä. Ostoliikennettä raiteilla on syytä laajentaa ja ostorahoitustaso nostaa vähintään eurooppalaiselle keskitasolle.

Akuutisti, koronan aiheuttaman matkustajamääräromahduksen vuoksi ostorahan lisäystarve nykylaajuisen ostoliikenteen varmistamiseksi on 10 M€ vuodelle 2022 ja 5 M€ vuodelle 2023. Yleisesti ottaen joukkoliikenteen tarvitsemien elvytystoimien fokus pitäisi olla heti vuosina 2021-22.

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi

Y-tunnus 1003521-5

Kuten VR on lausunnoissaan todennut, kalusto *ei* muodosta estettä henkilöjunaliikenteen lisäämiselle. Näin ollen asiavirheenä tulisi korjata kohta, jossa todetaan seuraavasti:

Suunnittelukaudella kalusto (erityisesti henkilöjunaliikenteen hankinnassa hyödynnettävä taajamajuna-, kiskobussi- ja yöjunaliikennekalusto) ja raidekapasiteetti muodostavat henkilöjunaliikenteen tarjonnan merkittävälle lisäämiselle rajoitteita.

VR:llä on vahva tahtotila ajaa entistä enemmän myös alueellista junaliikennettä. Lyhyellä aikavälillä käynnistettäviin uusiin lähijunavuoroihin voidaan hyödyntää jo liikenteessä olevaa kalustoa muokkaamalla juna- ja/tai kalustokiertoa. Keskipitkän aikavälin (5-6 vuotta) lähijunaliikenne-tarpeet on huomioitu VR:n uuden SmX-lähijunakaluston hankinnassa. Pitkän aikavälin hankkeisiin, kuten 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kalusto voidaan aina järjestää, sillä suunnittelulle ja kaluston hankinnalle on riittävästi aikaa. On huomioitava, että kaikilla uusilla käynnistettävillä yhteysväleillä on jatkossa pystyttävä tarjoamaan esteettömiä junavuoroja.

Uuden SmX-lähijunakaluston hankinnalla varmistetaan lähijunaliikennetarpeet vuosista 2025-2028 eteenpäin, jolloin kalusto arviolta otetaan käyttöön. Hankinta koskee alustavasti 25 SmX-junaa ja sillä korvataan nykyisin liikenteessä olevat vanhat ja elinkaarensa päässä olevat 36 Sm2-lähijunaa ja 14 Eil- ja 3 Eilf-vaunua. SmX on kapasiteetiltaan suurempaa (SmX:ssä on 4-5 vaunua ja Sm2:ssä on 2 vaunua). SmX:llä liikennöinti sitoo vähemmän runkoja kuin Sm2.

Mikäli lähijunaliikenteen lisäykselle järjestyy rahoitus, voidaan SmX-hankinnan optioilla hankkia lisää modernia ja €/km-hinnaltaan halvempaa lähiliikennekalustoa. Vapautuvaa Sm2-kalustoa voidaan hyödyntää väliaikaisratkaisuna.

Lähijunakalustohankinnan lisäksi valmistellaan uuden yöjunakaluston hankintaa sisältäen 9 makuuvaunua ja 8 autovaunua. Ensimmäisten uusien kalustoyksiköiden käyttöönotto ajoittuu 2023 vuoden jälkipuoliskolle. Myös yöjunaliikenne on ostorahoitteista liikennettä.

6. Perusväylänpidon rahoituksen määrärahakuoppa tulee välttää

Perusväylänpidon rahoitustason osalta suunnitelmassa esitetty vajaus vuosille 2023 ja 2024 tulee välttää. Määrärahatason tulee koko suunnitelmakauden olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Suunnitelmassa on sinänsä hyvin tunnistettu nykyverkon suurimmat perusparannustarpeet.

7. TEN-T-verkolla tavoiteltava korkeampaa palvelutasoa

Lähtökohtaisesti ydinverkolla tulee tavoitella nykyistä korkeampaa palvelutasoa. TEN-T ydinverkolla (mm. Helsinki–Tampere–Oulu ja Turku–Helsinki–Vainikkala) tulee keskittyä merkittävimpiin rataverkon palvelutason kehittämishankkeisiin ja niiden osalta EU-rahoituksen onnistuneeseen hakemiseen. Hajanaisen suunnittelun vuoksi ydinverkon parannussuunnitelmat

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi

Y-tunnus 1003521-5

palvelutason ja pullonkaulapaikkojen osalta eivät tällä hetkellä ole merkittävimmillä rataosilla liikenteellisesti riittäviä tai vaikuttavuudeltaan tehokkaita.

TEN-T-verkon kehittämisessä tulee huomioida myös Suomen erityispiirteet. Esimerkiksi osa nykyisestä TEN-T -ydinverkosta ei nykyisellään ole erityisen kriittinen tavaraliikenteelle. Siten akselipainojen korotuksia 25 tonniin tulisi harkita kohdistettavaksi myös muihin kohteisiin, kuten Hyvinkää–Hanko ja Tampere–Tahkoluoto -väleille, joille saataisiin kokonaisuudessaan käyttöön korkeampi akselipaino täydentämällä jo nykyisin käytössä olevaa 25 tonnin akselipainon rataa.

8. Junien laajakaistayhteysparannuksiin myös valtion panostuksia

Radanvarren tiedonsiirtokapasiteetti ei ole nykyisellään riittävä junamatkustajien datankäyttötarpeisiin vastaamiseksi. VR:n ja teleoperaattoreiden yhteinen näkemys on, että junamatkustajien datapalveluiden parantaminen vaatii sekä junien vahvistinteknologian uudistamista että mobiiliverkon tukiasemien ja niiden tarvitsemien mastojen lisäämistä radanvarteen.

VR on jo aloittanut junien WLAN-verkon uudistamisen, mikä parantaa WLAN-verkon toimivuutta junan sisällä, mutta tarvitsee tuekseen mobiilitukiasemaverkoston tiivistämistä noin sadalla radanvarteen sijoitettavalla mastolla. Tähän tarvitaan myös valtion panostuksia. Investointien karkea hinta-arvio pääväylien osalta olisi noin 20-25 miljoonaa euroa. Jotta hyöty ensivaiheen investoinnista olisi mahdollisimman suuri, tulee radanvarren internetyhteyksien kehittäminen aloittaa välillä Helsinki-Tampere.

9. Matkaketjuja kehitettävä kokonaisvaltaisesti

Junaliikenteeseen tulee panostaa valtakunnallisen joukkoliikenneverkoston runkona, johon kestävien kaupunkiseutujen kevytraide- ja sähköbussi-liikenne kytkeytyvät ja liityntäpysäköinti on sujuvaa. VR pitää myönteisenä kehityksenä sitä, että toimivien matkaketjujen edellytyksiksi on digitaalisten palvelujen rinnalle tunnistettu myös fyysinen matkaketju eli kunnossa oleva rataverkko, hyvin saavutettavat, sujuvat ja esteettömät liikenteen solmukohdat sekä asemanseutujen kehittäminen mm. liityntäliikenteen tarpeisiin. Liityntäpysäköintiä ja liikennepalveluja solmukohdissa tulee kehittää kokonaisvaltaisesti, mikä on raideliikenteen osalta ja matkaketjujen syntymisen suhteen täysin välttämätöntä.

10. Digirata-ratkaisut oltava kustannustehokkaita kalustonäkökulmasta

Digiradan osalta projektin ohjausryhmän päätettäväksi tulee tämän vuoden aikana ns. pilottiradan sijoitus. VR pitää erittäin tärkeänä, että pilottirata perustetaan välille Turku–Karjaa, jonka osalta voidaan teknis-taloudellisesti järkevällä tavalla toteuttaa tarvittavat muutostyöt moderniin ja kustannustehokkaaseen vetokalustoon, samalla huolehtien rataosan kaupallisen liikenteen ylläpidosta ja sujuvuudesta.

Turku–Karjaa-rataosalla pystytään toteuttamaan tulevan, korkeamman automaatiotason testausta ns. suljetun kalustokierron avulla. Rataosan liikenne

VR-Yhtymä Oy

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vr.fi

Y-tunnus 1003521-5

mahdollistaa jopa 7-9 tunnin häiriöttömät testausraot siihen dedikoidulle, uudella tekniikalla varustellulle kalustolle. Etenemällä ensivaiheessa Turku–Karjaa-radan osalta on myöhemmin mahdollista toteuttaa projektin jatkovaihe kustannustehokkaalla tavalla Pori/Rauma–Tampere-reitille, jota on tarkasteltu toisena pilottiratavaihtoehtona.

Pori/Rauma–Tampere-välin valitseminen ensimmäisen vaiheen pilottiradaksi ei ole perusteltua, koska se ei käytännössä mahdollista riittäviä testausrakoja ja aiheuttaisi VR:lle noin 24 miljoonan euron ylimääräiset investoinnit käyttöikänsä loppuvaiheissa olevaan vetokalustoon sekä johtaisi kalustokiertojen heikentymiseen ja veturivaihtoihin, mikä väistämättä nostaisi rataosan teollisuusasiakkaiden kuljetuskustannuksia.

11. Huoltovarmuuden säilyttäminen EU-standardin raidekalustolla

Investoimalla ja pitäytymällä EU-standardin mukaisessa raidekalustossa torjutaan huoltovarmuusriski sekä poliittisista heilahteluista aiheutuvat riskit elinkeinoelämän kuljetuksille. Suomen sisäisessä liikenteessä ei tule sallia venäläisen standardin mukaisen kaluston liikennöintiä, mikä johtaisi maiden väliseen epäsuhtaan. Vaunujen uustuotanto, avainkomponenttien tuotanto sekä kunnossapito siirtyisivät Venäjälle ja suomalainen vaunutuotanto hyvin todennäköisesti loppuisi. Rataverkon kunnossapitotarve ja -kustannukset kasvaisivat ja liikenne hidastuisi, kun ratakapasiteetin käyttövaraus Suomen pääosin yksiraiteisella rataverkolla lisääntyisi. Myös liikenteen turvallisuuden riskit nousisivat.

12. Lopuksi

Kaikki raideliikennettä edistävät hankkeet, niin valtakunnalliset kuin alueellisetkin, tukevat tavoitetta saavutettavasta, kestävästä ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat