26.5.2021

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Viite: VNS 3/2021 vp

VR-Yhtymän kommentit valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2022—2025

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

Raideliikennehankkeet tukevat kestävää kehitystä ja hiilineutraalia yhteiskuntaa

Junaliikenne muodostaa hiilineutraalin joukkoliikenneverkoston ja elinkeinoelämän kuljetusten rungon, johon muut liikennemuodot ja alueelliset liikennejärjestelmät kytkeytyvät. Kasvavat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja samalla kasvattaen liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta.

Lähivuosien raideliikennehankkeissa tulee olla vahva fokus nopeavaikutteisissa toimenpiteissä olemassa olevalla rataverkolla. Liikenne 12 -suunnitelman perusteella laadittavassa infrainvestointiohjelmassa ja julkisen talouden suunnitelmassa hankkeet tulee priorisoida asiakashyötyjen perusteella. Erityisen tärkeää hankkeiden oikea priorisointi on tilanteessa, jossa on hiljattain päätetty hallinnonalan kehittämisinvestointeihin kohdennettu 110 M€ säästö vuodesta 2023 eteenpäin.

Matkustajaliikenteessä tulee priorisoida investoinnit, jotka nopeuttavat kustannustehokkaasti matkamääriltään tärkeimpien reittien matka-aikaa junaliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi. Logistiikassa tulee priorisoida hankkeet, jotka laajasti hyödyttävät elinkeinoelämän kuljetuksia. Toimiva raideliikenne on edellytys raskaan teollisuuden kilpailukyvylle ja hiilineutraalisuustavoitteiden saavuttamiseksi entistä enemmän kuljetuksia on siirrettävä energiatehokkaaseen ja vähäpäästöiseen raideliikenteeseen.

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 -suunnitelmassa esitettyihin teemoihin (liite 1).

Hankeyhtiöiden miljardihankkeita tulee 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

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

Suomen liikenteeseen. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen rataverkon toimivuus.

Matkustajaliikenteen kasvua tukevat raideinfratoimenpiteet
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. Toimivat matkaketjut edellyttävät kunnossa olevaa rataverkkoa, sujuvia, esteettömiä liikenteen solmukohtia ja asemanseutujen kehittämistä mm. liityntäliikenteen tarpeisiin.

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.

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 raideinfratoimenpiteet
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

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

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.

Julkisen talouden suunnitelmassa 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.

Multimodaalisten kuljetusketjujen sekä yhdistettyjen kuljetusten syntymistä tulee niin ikään tukea.

Ostoliikennerahoitustasoa nostettava

Ostoliikennettä raiteilla on syytä laajentaa ja ostorahoitustaso nostaa vähintään eurooppalaiselle keskitasolle. Alueellinen lähijunaliikenne edellyttää poikkeuksetta ostorahoitusta ja useimmiten myös ratainfran kehittämistä.

Koronapandemia on osoittanut kestävän rautatieliikenteen olevan resilientti ja toimintavarma liikennemuoto myös kriisiaikoina. Raideliikenteen rooli sosiaalisesti tasa-arvoisena liikkumismuotona on entisestään korostunut koronapandemian aikana. 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.

Perusväylänpidon rahoituksen määrärahakuoppa tulee välttää

Perusväylänpidon rahoitustason osalta suunniteltu vajaus vuosille 2023 ja 2024 tulee välttää. Määrärahatason tulee koko suunnitelmakauden olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi.

Liikennepolitiikan ja sääntelyn oltava johdonmukaista ratamaksujen osalta

Liikennepolitiikan, sääntelyn ja valtion investointien on oltava 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

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

ilmastotavoitteisiin ja niihin yhteiskunnallisiin panostuksiin, joita rataverkon sähköistämiseksi erityisesti 2000-luvulla on tehty.

Junien laajakaistayhteysparannuksiin tarvitaan myös valtion panostuksia

Radanvarren tiedonsiirtokapasiteetti ei ole nykyisellään riittävä junamatkustajien datankäyttötarpeisiin vastaamiseksi. VR:n ja teleoperaattoreiden yhteinen näkemys on, että junamatkustajien datapalveluiden parantaminen mm. työskentelyedellytysten edistämiseksi junissa 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.

Digirata-ratkaisut oltava kustannustehokkaita kalustonäkökulmasta

Digirata-hankkeessa edistettävä ERTMS-järjestelmä tuo toteutuessaan merkittäviä hyötyjä raideliikenteeseen ja tukee tavoitteita kapasiteetin lisäyksestä sekä tehokkuuden ja kestävyyden edistämisestä. Uuden radioverkkopohjaisen järjestelmän käyttöönotto mahdollistaa kapasiteetin noston jopa 30 %:lla, liikennöintitiheyden tiivistämisen, paremman täsmällisyyden, energiatehokkuuden noston ja turvallisuuden parantumisen.

Digiradan osalta projektin ohjausryhmän päätettäväksi tulee tämän vuoden aikana ns. pilottiradan sijoitus, jonka osalta rahoitus tulee kohdentaa resurssiviisaasti. 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.

Lopuksi

Juna on tasa-arvoisin liikkumisväline ja juna yhdistää ihmiset taustasta ja asuinpaikasta riippumatta. Toimiva ratainfra, joka mahdollistaa kilpailukykyisen matka-ajan edistää matkailua, työssäkäyntiä ja yleisesti alueiden välistä saavutettavuutta. Rataverkkoa modernisoimalla vähennetään teollisuuden logistiikan päästöjä ja tuetaan elinkeinoelämän kilpailukykyä. Kaikki raideliikennettä edistävät hankkeet, niin valtakunnalliset kuin alueellisetkin, tukevat kestävän kehityksen tavoitteita ja tekevät liikennejärjestelmästämme saavutettavan, kestävän ja tehokkaan.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

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