8.3.2022 Julkinen

Valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
Viite: U 16/2022 vp

VR-Yhtymän kommentit valtioneuvoston kirjelmään eduskunnalle komission ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetuksen (EU) 2021/1153 ja asetuksen (EU) 913/2010 muuttamisesta ja asetuksen (EU) 1315/2013 kumoamisesta

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja toteaa, että rautatieliikenteen kannalta asetusehdotus on kokonaisuutena myönteinen ja toteutuessaan tukisi raideliikenteen kilpailukykyä.

Yhteenveto

- Suomen rataverkosta on tällä hetkellä sähköistetty hieman yli puolet ja sähköistystä tulisi edelleen jatkaa.
- Sikäli kuin kaksoisraiteita ei ole mahdollista rakentaa, toissijaisena ratkaisuna tulisi olla ohitus- ja kohtaamispaikkojen lisääminen ja niiden pituuden kasvattaminen siten, että 740 m junapituus on mahdollinen. VR ei näe mahdollisena korvata ohitus- ja kohtaamispaikkoja valtioneuvoston kannassa mainitulla liikenteen aikatauluttamisella.
- Akselipainon korotus 25 tonniin tulisi kohdistua rataverkkoon liikennevirtojen perusteella ja 25 tonnin rataosuuksien tulisi muodostaa yhtenäinen ja tehokas kuljetusverkosto.
- Rataverkon tulisi mahdollistaa 4,4 m korkeiden trailereiden kuljettaminen, mikä edistäisi yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistämistä Suomessa.
- Digirataan (ERTMS) liittyen huomiota tulee kiinnittää tulevaisuuden viestintäverkon FRMCS:n (Future Railway Mobile Communication System) määrittelyjen valmistumiseen ja laitteiden saatavuuden varmistamiseen. FRMCS tulisi vaihtoehtona sisällyttää myös TEN-T-asetukseen.
- Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin kaupunkisolmukohdissa tulisi koronapandemian jäljiltä kiinnittää erityistä huomiota ja varmistaa riittävä palvelutaso.
- Mobiilitukiasemaverkostoa tulisi tiivistää noin sadalla radanvarteen sijoitettavalla mastolla.
- Asetuksen mukaisista liikennöintinopeuksista ei tulisi tinkiä. Rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää, että rataverkon kunnosta huolehditaan siten, että kilpailukykyiset matka- ja kuljetusajat ovat mahdollisia.
- Perusväylänpidon vakaan rahoituksen lisäksi myös kehittämisinvestointien rahoitustason tulisi pysyä riittävällä ja tarvittaessa indeksikorjatulla tasolla.
- Meriliikenteen infrastruktuurin osalta olisi huolehdittava Suomen reitin kilpailukyvystä kansainvälisten multimodaalistenkuljetusketjujen osalta.

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

Rautatieliikenneinfrastruktuuri TEN-T -asetuksessa

Komission ehdotus TEN-T -asetuksen päivittämiseksi toteuttaa infrastruktuurin osalta Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävän ja älykkään liikkumisen strategiaa. Asetuksella edistetään vähähiilistä liikennettä, digitalisaatiota ja kriiseihin varautumista. Tavoitteena on lisätä yhteentoimivuutta ja multimodaalisuutta sekä sujuvoittaa liikennettä.

TEN-T-asetus kytkeytyy vahvasti muuhun EU:n liikennepolitiikkaan, mutta myös kansallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen. Asetukseen on tuotu useita uusia tai päivitettyjä vaatimuksia koskien rataverkkoa sekä multimodaalisia terminaaleja. Päivitetty TEN-T-asetus tulisi huomioida myös, mikäli asetusta maanteiden ja ratojen pääväylistä ja niiden palvelutasosta uudistetaan.

Muutosten tavoitteena on parantaa energiatehokkaan ja ympäristöystävällisen rautatieliikenteen kilpailukykyä sekä vauhdittaa multimodaalisten kuljetusten ja matkaketjujen syntymistä. Ehdotuksella tavoitellaan tehokasta EU:n laajuista multimodaalista liikenneverkkoa, jossa edistetään kulkumuotosiirtymää raideliikenteeseen. Lisäksi asetuksella edistetään kaupunkisolmukohtien kehittymistä sekä parannetaan liikenteen häiriönsietokykyä.

Asetusehdotuksessa muutetaan TEN-T-verkon rakennetta määrittelemällä ydinverkon ja kattavan verkon lisäksi laajennettu ydinverkko, jonka tulee valmistua vuoteen 2040 mennessä. Suomessa laajennettuun ydinverkkoon kuuluvat hankeyhtiöiden oikolinjaukset. Laajennettuun ydinverkkoon lisättävät rataosuudet laajentavat mahdollisuuksia hakea CEF-rahoitusta rataverkon kehittämiseen.

Ehdotuksessa myös yhdistetään ydinverkkokäytävät ja rahtikäytäväasetuksen mukaiset tavaraliikennekäytävät eurooppalaisiksi liikennekäytäviksi. Tällä hetkellä Suomi ei ole mukana kansainvälisissä rahtiliikennekäytävissä unionista eroavan raideleveyden vuoksi. Käytännössä muutos tarkoittaa eurooppalaisia liikennekäytäviä koskevan sääntelyn ulottamista myös Suomeen Pohjanmeri−Itämeri- ja Skandinavia−Välimeri-ydinverkkokäytävien osalta. Pohjanmeren−Itämeren ydinverkkokäytävä kulkee Helsingistä pohjoiseen ja edelleen Tornion kautta Ruotsin puolelle Luulajaan. Skandinavian−Välimeren ydinverkkokäytävä kulkee Turusta Helsingin kautta Vainikkalaan. Koska kyseessä ovat liikennejärjestelmänäkökulmasta vilkkaat pääväylät, tulisi tämän muutoksen vaikutukset VR:n näkemyksen mukaan analysoida huolellisesti etenkin ratakapasiteetin jaon ja valtakunnallisen raideliikennejärjestelmän toimivuuden osalta.

VR yhtyy valtioneuvoston näkemykseen siitä, että ratoja tulisi kehittää palvelutasonäkökulmasta ja käyttäjien tarpeisiin perustuen. VR katsoo, että kansallinen liikkumavara ja poikkeusmahdollisuudet tulisi hyödyntää siten, että infrastruktuuria kehitetään vaikuttavimmalla tavalla siten, että priorisoivina tekijöinä huomioidaan matkustajamäärät ja raiteilla kuljetettavat tonnit vihreää siirtymää edistäen.

Sähköistys

Suomen rataverkosta on tällä hetkellä sähköistetty hieman yli puolet ja sähköistystä tulisi edelleen jatkaa ympäristöystävällisen sähkövedon edistämiseksi. Asetuksessa edellytetään sähköistystä sekä kattavan että ydinverkon osalta.

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

Akselipaino ja 740 metrin junapituus

Nykyisin ydinverkon tavaraliikenneratoja koskevat vaatimukset 22,5 tonnin akselipainosta ja 740 metriä pitkien junien liikennöinnin mahdollistamisesta laajentuisivat koskemaan koko verkkoa. Suurimman sallitun akselipainon merkitys tavaraliikenteen kuljetustehokkuudelle on keskeinen. Nykyisen rataverkon akselipainojen nostamista yli 22,5 tonnin tulisi jatkaa määrätietoisesti kuljetusmuodon kilpailukyvyn säilyttämiseksi. Etenkin kansainvälisissä kuljetuksissa akselipainon merkitys on korostunut.

Suomen 25 tonnin rataverkko koostuu nykyisin erinäisistä yksittäisistä rataosista, joiden väliltä puuttuu tosiasiallinen mahdollisuus operoida 25 tonnin akselipainolla, mikä on tarpeellista poikkeuksellisen raskaita kuormia kuljetettaessa. Verraten lyhyiden rataosuuksien parantaminen korkeampaan akselipainoon tekisi 25 tonnin akselipainon rataverkosta nykyistä verkollisemman ja tarjoaisi huomattavasti paremmat mahdollisuudet akselipainon korotuksiin myös Suomen sisäisissä kuljetuksissa. Yksi asetuksen prioriteeteista onkin akselipainon kasvattaminen 25 tonniin. Akselipainon korotus 25 tonniin tulee kuitenkin kohdistua rataverkkoon liikennevirtojen perusteella. Esimerkiksi Helsinki-Turku välillä ei ole tarvetta 25 tonnin akselipainolle, jossa investointi kohdistuisi vaikuttavuudeltaan väärään paikkaan.

VR katsoo, että 740 m junapituus on vähimmäisvaatimus tehokkaan ja kilpailukykyisen rautatielogistiikan osalta, eikä infraa koskevista vaatimuksista tule tinkiä tai korvata niitä muilla järjestelyillä. Vilkkailla radoilla ensisijaisena tavoitetilana tulisi olla kaksoisraideosuudet. Sikäli kuin kaksoisraiteita ei ole mahdollista rakentaa, toissijaisena ratkaisuna tulisi olla ohitus- ja kohtaamispaikkojen lisääminen ja niiden pituuden kasvattaminen. VR ei näe mahdollisena korvata ohitus- ja kohtaamispaikkoja valtioneuvoston kannassa mainitulla liikenteen aikatauluttamisella.

Vihreän siirtymän edistämiseksi rautatielogistiikan kilpailukykyä ja kuljetusketjujen tehokkuutta tulisi vahvistaa ja henkilöjunaliikenteen matka-aikoja tulisi nopeuttaa. Käytännössä edellä mainittu aikatauluttaminen tarkoittaisi joko tavarajunien ajattamista peräkkäin samaan suuntaan tai vastaavasti henkilöjunaliikenteen hidastamista. Molemmat vaihtoehdot heikentäisivät raideliikenteen kilpailukykyä.

Liikenteen aikatauluttamisen tulee jatkossakin perustua kaupallisiin lähtökohtiin, asiakastarpeisiin ja kuljetusketjun tehokkuuteen. Kansainvälisellä tasolla pyritään junapituuksia kasvattamaan huomattavasti mainitusta 740 metristä, mihin myös VR pyrkii vetokalustoinvestointien myötä. Jo tälläkin hetkellä esimerkiksi teräskeloja kuljetetaan Raahen ja Hämeenlinnan välillä rataosan mahdollistamilla ylärajoilla eli 53:lla vaunulla, jotka muodostavat yli 700 metrin junia. Kaupalliset lähtökohdat määrittävät junien aikataulun ja rataverkon ominaisuudet luovat siihen omat rajoitteensa.

Kuormaulottuma

Uutena koko verkkoa koskevana vaatimuksena on kuormaulottuma P400. Suomen osalta tulee huomioida muista EU-maista poikkeavat isommat kuormaulottumat. Rataverkon tulee mahdollistaa 4,4 m korkeiden trailereiden kuljettaminen. Näin mahdollistetaan yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistäminen Suomessa, johon VR:llä on vahva tahtotila. Yhdistettyjen kuljetusten uudelleen käynnistäminen edellyttää terminaalin säilymistä

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

Oulussa ja uuden terminaalin perustamista Etelä-Suomeen ja kaupallisista konsepteista riippuen tarvittaessa myös muualle Suomeen. Lisäksi tulee huolehtia kilpailukykyiset kuljetusajat tarjoavasta ratakapasiteetista.

Liikennöintinopeudet

Ehdotuksen mukaan laajennetun ydinverkon tavaraliikenteen radoilla on vuoden 2040 loppuun mennessä saavutettava 100 km/h vallitseva nopeus. Laajennetun ydinverkon henkilöliikenneradoilla on vuoden 2040 loppuun mennessä saavutettava 160 km/h vallitseva nopeus henkilöliikenteen junille. Ydinverkon tavaraliikenteen radoilla olisi vuoden 2030 loppuun mennessä saavutettava 100 km/h matkanopeus tavarajunille. Ydinverkolla olisi vuoden 2040 loppuun mennessä täytettävä henkilöliikenneradoilla 160 km/h nopeutta koskeva vaatimus.

VR korostaa tässä yhteydessä, että matka-aika on yksi tärkeimmistä kilpailutekijöistä sekä matkustajaliikenteen että logistiikan asiakkaille. Rautatieliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen edellyttää osaltaan, että rataverkon kunnosta huolehditaan siten, että kilpailukykyiset matka- ja kuljetusajat ovat mahdollisia. VR ei pidä mahdollisena, että asetuksen mukaisista liikennöintinopeuksista tingittäisiin.

ERTMS (eurooppalainen digitaalinen rautatieliikenteen hallintajärjestelmä)

Digirata on kansallinen hanke, jossa koko Suomen rataverkko varustetaan eurooppalaisella digitaalisella liikenteenhallintajärjestelmällä ERTMS:llä vuoteen 2040 mennessä. Uusi liikenteenhallintajärjestelmä parantaa raideliikenteen toimintavarmuutta ja turvallisuutta, lisää kapasiteettia jopa 30% sekä parantaa täsmällisyyttä. Digirata on merkittävä investointi rautatieliikenteeseen ja sen kokonaisbudjetti ratainfran osalta on arviolta €1,7mrd.

Ydinverkko olisi varustettava ERTMS:llä vuoden 2030 loppuun mennessä, ja ydinverkolla muut järjestelmät olisi poistettava käytöstä vuoden 2040 loppuun mennessä. Koko verkon olisi oltava varustettu ERTMS:llä vuoden 2040 loppuun mennessä ja radioverkkoteknologiaan perustuvalla ERTMS:llä vuoden 2050 loppuun mennessä. Uudet rakennettavat linjaukset tai osuudet, joilla päivitetään rautatieturvalaitteita, olisi vuodesta 2026 lähtien varustettava radioverkkoteknologiaan perustuvalla ERTMS:llä.

Valtioneuvosto pitää kannatettavina, mutta myös kunnianhimoisina ERTMS:n käyttöönottoa koskevia aikatauluja. Digiradan osalta valtioneuvosto on todennut, että hankkeen toteutuminen on riippuvainen sääntelyn ja standardoinnin kehittymisestä EU ja globaalilla tasolla. VR yhtyy tähän näkemykseen ja toteaa, että erityistä huomiota tulee keskittää tulevaisuuden viestintäverkon FRMCS:n (Future Railway Mobile Communication System) määrittelyjen valmistumiseen ja laitteiden saatavuuden varmistamiseen. FRMCS tulee vaihtoehtona sisällyttää myös TEN-T-asetukseen. Lisäksi VR tuo esille, että ERTMS:n käyttöönotto tulee edellyttämään liikenteenharjoittajilta huomattavia lisäinvestointeja kalustoon, johon tulee asentaa ERTMS:n määrittelyjen mukainen kulunvalvontalaitteisto.

Rahtiliikenteen rajanylitykset

Ehdotuksen mukaan eurooppalaisilla liikennekäytävillä vaadittaisiin, että rahtijunien rajanylityspaikoilla tapahtuvien junien viipymisaika tulisi olla keskimäärin enintään 15

minuuttia. Lisäksi 90 % vähintään yhden jäsenvaltioiden rajan ylittävistä rahtijunista tulisi saapua määränpäähänsä tai unionin ulkorajalle, jos määränpää on unionin ulkopuolella, aikataulussa tai lyhyemmällä kuin 30 minuutin viiveellä. Suomen osalta vaatimus koskisi ennen kaikkea idän suunnan rahtiliikennettä.

Multimodaaliset rahtiterminaalit

Asetus edellyttää jäsenvaltioiden varmistavan, että multimodaalisia rahtiterminaaleja on riittävästi. Käytännössä jäsenvaltioiden on laadittava kahden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta multimodaalisia rahtiterminaaleja koskeva markkinaselvitys sidosryhmiä kuullen. Selvityksen perusteella jäsenvaltioiden on laadittava toimintasuunnitelma siitä, miten multimodaaliterminaaleja edistetään. VR toteaa, että markkinaselvityksen yhteydessä tulisi selvittää myös mahdolliset tukitarpeet multimodaalisen terminaaliverkoston edistämiseksi. Asetuksessa on huomioitu terminaalien osalta myös raskaan liikenteen vaihtoehtoiset käyttövoimat.

Suomessa on ehdotuksen mukaan kaksi TEN-T-verkon RRT-terminaalia (Kouvolassa ja Tampereella) kuten nykyisinkin. RRT-terminaalien osalta tulee huolehtia riittävistä, vähintään 740 m junapituuksista tehokkaan ja sujuvan tavaraliikenteen varmistamiseksi. VR huomauttaa, että 740 m junapituuksien osalta täytäntöönpanoa ei tulisi lykätä vuoteen 2050, vaan riittävät junapituudet terminaaleissa tulisi mahdollistaa mahdollisimman pian.

Kaupunkisolmukohdat

Kaupunkisolmukohdat käsittävät TEN-T-infrastruktuurin, solmupisteet, erityisesti multimodaaliset rautatieasemat sekä multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit, satamat, lentokentät ja yhteydet solmupisteisiin. Uuden asetuksen myötä kaupunkisolmukohdat laajenevat koskemaan kaikkia MAL-sopimuksien piirissä olevia kaupunkeja.

Komissio on painottanut erityisesti joukkoliikenteen aseman vahvistamista sekä nostanut esiin sen sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja taloudellista kasvua edistävän roolin. Joukkoliikenne muodostaa kestävän, turvallisen ja tehokkaan kaupunkiliikenteen perustan.

Joukkoliikenteen kannatettavuus ja saavutettavuus on heikentynyt pitkittyneen koronapandemian vuoksi. Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiin pandemian jäljiltä ulisikin nykyisessä tilanteessa kiinnittää erityistä huomiota ja varmistaa riittävä palvelutaso.

Multimodaaliset matkaketjut luovat uusia vaivattomia tapoja liikkua ja houkuttelevat lisää käyttäjiä ympäristöystävällisen joukkoliikenteen ja uusien liikkumispalvelujen pariin. Kaupunkiliikenteessä tulee panostaa kestäviin liikkumismuotoihin: raitioteihin, sähköbusseihin ja niitä täydentäviin uusiin liikkumispalveluihin, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Viestintäverkot

Asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltiot edistävät viestintäverkkojen kehittämistä eurooppalaisilla liikennekäytävillä digitaalisen infrastruktuurin korkean tason ja suorituskyvyn varmistamiseksi. Suomessa tämä tarkoittaisi 5G-yhteyksien kehittämistä junaverkon paremman toimintavarmuuden saavuttamiseksi. VR on aloittanut junien wlan-

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

verkon uudistamisen. Tämä edellyttää kuitenkin myös mobiilitukiasemaverkoston tiivistämistä noin sadalla radanvarteen sijoitettavalla mastolla.

Riittävä rahoitustaso

Asetukseen on lisätty kunnossapitoa ja hankkeiden elinkaarta koskeva vaatimus, jonka mukaisesti jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että TEN-T-verkon infrastruktuuria kunnossapidetään siten, että se tarjoaa saman tasoisen palvelun ja turvallisuuden koko sen elinkaaren ajan. Jäsenvaltioiden tulisi myös varmistaa pitkän aikavälin rahoitustarpeet huomioivien kunnossapitosuunnitelmien laatiminen. VR toteaa näkemyksenään, että perusväylänpidon rahoitustason tulisi olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Perusväylänpidon rahoituksen lisäksi myös kehittämisinvestointien rahoitustason tulisi pysyä riittävällä ja tarvittaessa indeksikorjatulla tasolla.

Meriliikenteen infrastruktuuri

Asetuksessa määritellään merisatamat ydin- ja kattavan verkon osalta sekä niihin liittyvät maantie- ja rautatieverkot. Meriliikenteen infrastruktuurin osalta olisi huolehdittava Suomen reitin kilpailukyvystä kansainvälisten multimodaalistenkuljetusketjujen osalta, johon mm. talvimerenkulun ominaispiirteet ja EU:n päästökauppa osaltaan vaikuttaisivat.

Lopuksi

Rautatieliikenteen kannalta asetusehdotus on kokonaisuutena myönteinen ja toteutuessaan se parantaisi rataverkon toimintavarmuutta tukien raideliikenteen liikennemuoto-osuuden kasvua ja kilpailukykyä.

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