VR Groupin näkemyksiä raideliikenteen kärkihankkeista

Lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

17.10.2023

VR GROUP

VR:n lausunto hallituksen esityksestä valtion talousarvioksi vuodelle 2024

Korjausvelalle tarvitaan pitkän ajan tasapainotusohjelma

- Hallitusohjelman ja budjettiesityksen ratahankkeet ovat kannatettavia ja kiireellisiä.
- Keskeistä on parantaa pääradan kapasiteettia, mikä hyödyntää niin matkustajaliikennettä, tavarajunaliikennettä kuin myös koko Suomen huoltovarmuutta.
- Perusväylänpidon taso on pidettävä vakaana ja riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi.
- Korjausvelan tasapainottamiseksi tarvitaan erillinen yli hallituskausien ulottuva tasapainotusohjelma.
- Raidemarkkinan kilpailun lisääminen on toteutettavissa nopeimmin lisäämällä ja kilpailuttamalla alueellista ostoliikennettä ja sekä perustamalla julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö.
- VR on nopeuttamassa junawifin nopeuden 5-kertaiseksi, mutta radanvarren verkkoyhteyksiä parannettava teleoperaattorien lisämastoilla.
- Ratamaksujen korotukset tulevat vaikuttamaan asiakashintoihin sekä tavara- että matkustajaliikenteessä.
- Veturinkuljettajakoulutus tulee siirtää OPM:n alaisuuteen.

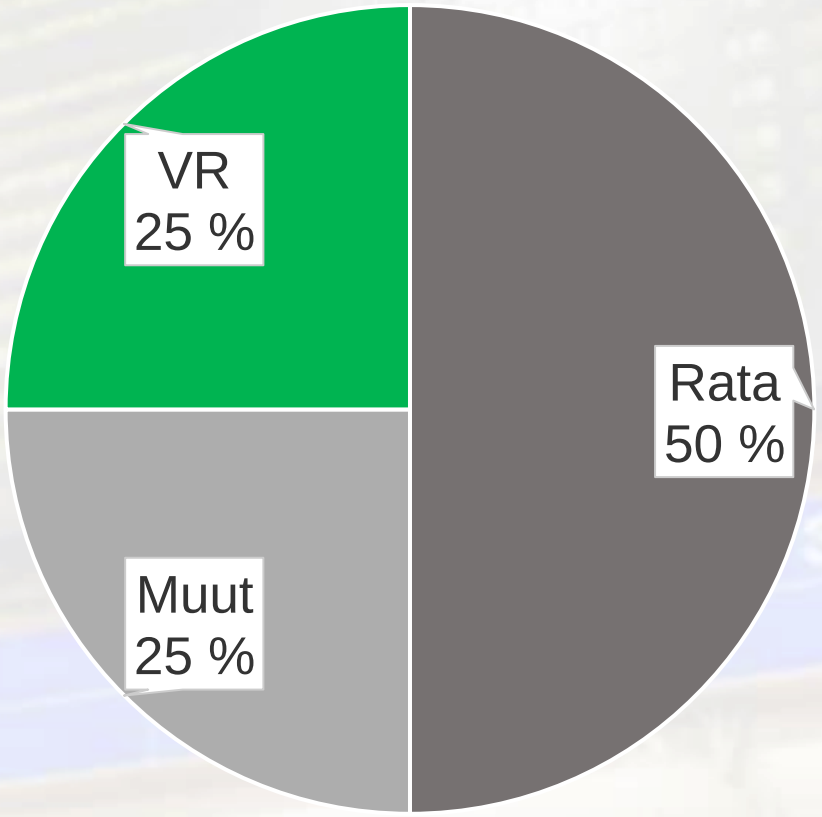
VR GROUP



Junaradan häiriöt johtavat täsmällisyyshaasteisiin

– olemassa olevan rataverkon kunnossapito junamatkustamisen houkuttelevuuden kannalta kriittistä

Syyt junien myöhästymiselle

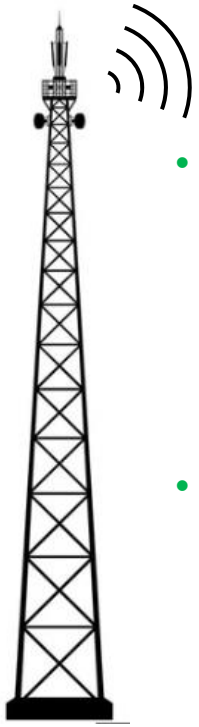


Vain yhteistyöllä voimme vahvistaa asiakaskokemusta

– VR nopeuttamassa junawifin nopeuden 5-kertaiseksi, radanvarren verkkoyhteyksiä parannettava lisämastoilla

1. Verkkoinfra radan varrella

~40 M€



Katvealueiden poistaminen teleoperaattorien vastuulla

- Radanvarren tiedonsiirtokapasiteetti syntyy radanvarteen sijoitetuilla mastoilla tukiasemineen ja siirtoyhteyksineen.
- Operaattorit vastaavat verkkoinfrasta, jota voidaan parantaa radanvarren uusilla mastoilla.

2. Junawifin nopeuttaminen

- VR:n langaton verkko junassa, omat reitittimet 100% VR:n vastuulla.
- VR on uudistamassa junawifin nopeuden jopa 5-kertaiseksi uusimalla laitteistoja.
- 25 % junista saanut jo uuden dataverkon. Projekti valmis H1/2024.

Junawifi VR:n vastuulla

~ 6 M€

3. Signaalin vahvistaminen

- Teleoperaattoreiden puhelinliittymät (puhelut, mobiilidata ja sms) vaativat juniin toistimet kuuluvuuden parantamiseksi.
- VR investoi lisäksi uuteen RF-tekniikkaan signaalin läpäisevyyden vahvistamiseksi junan ikkunoiden kautta

Toistimet teleoperaattorien vastuulla/ RF-ikkunat VR:n vastuulla

~ 10 M€



VR GROUP

Junamatkustamista ja vihreää siirtymää lisäävät kärkihankkeet

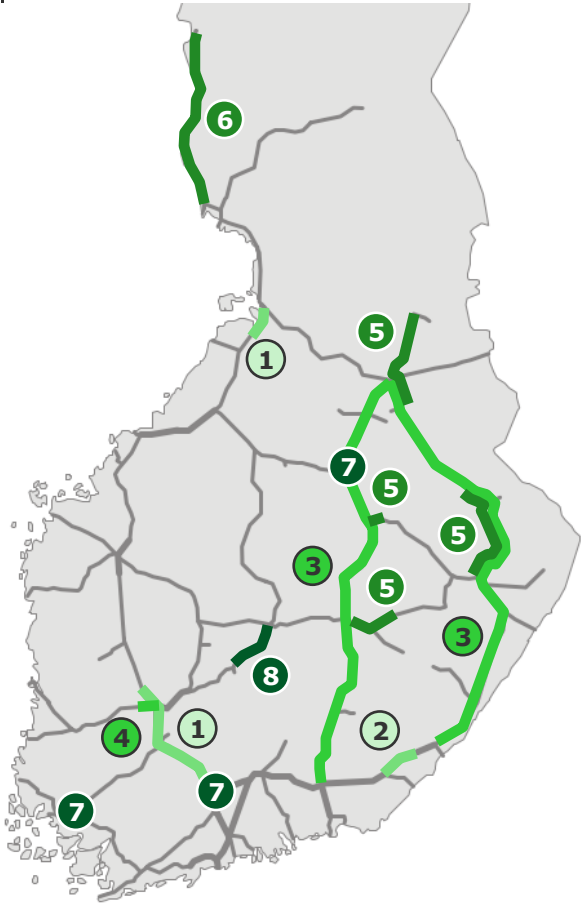
Tilanne 10/2023

Ratahanke		Tavoitteet ja vaikutukset	Hankkeen eteneminen	Arvio M€	Status
1.	**Matkustajajunaliikenteen pääreittien nopeutus** (Karjalanrata, Savonrata, Tampere–Jyväskylä, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Oulu).	Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen kohdistamalla parannukset vaiheessa 1 rataosien vaikuttavimpiin kohtiin. Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	HO: Savonrata: Kouvola–Kuopio nopeuden ja kapasiteetin nosto (50 M€) on investointiohjelmassa.	200	
2.	**Tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma.**	Kohdistamalla korjaustoimet noin 30 infrakohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä, sujuvuutta, energiatehokkuutta ja luotettavuutta nopeasti ja laajasti.	Nopeusrajoitusten poisto tulee saada radanpidon ohjelmakauden 2024–2027 omaksi vuosirahoitteiseksi teemahankkeeksi (vuotuinen rahoitus n. 15 M€/vuosi).	50	
3.	**Tornio–Kolari-rataosan sähköistys.**	Pohjois-Suomen rataverkon tärkeä täydennyssähköistysrataosa. Merkittävä liikenteellinen palvelutaso-, päästövähennys- ja tehokkuusvaikutus.	HO: Radan sähköistäminen on investointiohjelmassa. VTAE24: Esitetty suunnitteluun 7,5 M€.	80	
4.	**<u>Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena:</u>** • **Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto** • **Helsinki–Pasila: välityskyvyn parantaminen** • **Lentorata.**	Matka-ajat lyhenevät Helsinki-Vantaan lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen. Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä henkilöliikenteen uusia palvelutarjontamalleja.	HO: Pääratau kehitetään etelässä ja pohjoisessa (535 M€), tähän liittyen HO Helsinki–Tampere kohdistus- ja toteutusmäärittely on avoin. VTAE24: Helsinki–Riihimäki kapasiteetin lisäämisen 2. ja 3. vaiheiden limittäminen 110 M€. HO: Lentoradan suunnitteluun 43 M€.	3600 1800 2700	
5.	**Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen (Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisu ja kaksoisraide).**	Välityskyvyn kasvattaminen ja lisäraide mahdollistavat tunnin vuorovälin. Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. Tampere–Jyväskylä-välillä matka-aika lyhenee n. 5 min ja Jyväskylä–Helsinki-välillä matka-aika saadaan alle 3 h.	YVA-selostus tehty v 2022, investointipäätöstä ei ole tehty HO: Ei mainintaa.	>290	
6.	**Ylivieska–Oulu-kaksoisraide** (1. vaiheessa Liminka–Oulu-kaksoisraide ja radan ohitusraiteet).	Poistaa toiminnallisen pullonkaulan vilkkaasti liikennöidyltä sekaliikenteen rataosalta. Ylivieskan ja Oulun välinen matka-aika lyhenee n. 5 min.	HO: Liminka–Oulu-kaksoisraide (160 M€) on investointiohjelmassa.	900	
7.	**Helsinki–Turku nopea ratayhteys (ml. Espoo–Salo-oikorata), Tunnin juna.**	Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min. Taajamajunaliikennemahdollisuus ja Lohjan lähijuna-aseman sijoittuminen keskustaan on huomioitava hankkeessa.	HO: Espoo–Lohja- ja Salo–Kupittaa-yhteysvälien kehittämiset ovat investointiohjelmassa (460 M€).	3450	
8.	**Asemaparannuspaketti** (mm. Tampere, Kokkola, Oulu, Turku).	Isojen asemien palvelutason parantaminen; huomioiden mm. matkustajalaiturikapasiteetti, esteettömyys ja matkaketjuyhteydet. Turun osalta tarvitaan toimiva matkakeskus ja aseman liityntäliikenneparannukset.	VTAE24: Esitetty Tampereen henkilöratapihahankkeeseen 163 M€.	290	
9.	**Seisakeparannuspaketti** (pienenpien asemien palvelutasoparannukset ja uudet seisakkeet/laiturit).	Huonokuntoisten ja palvelutasoltaan puutteellisten seisakkeiden parantaminen. Uusia seisakeita mm. MAL-kaupunkiseutujen alueille ja esim. Raisioon.	Raisiossa uuden seisakkeen ratasuunnitelma 2023-2024, kustannus 2,5 M €	80	
10.	**Tampereen (Lielahti–Siuro) -kaksoisraide.**	Tampereen alueen läntisen sisääntuloradan liikenteellisen pullonkaulan poistaminen. Tarvitaan osana Tampereen seudun junaliikenteen kehittämistä.	Yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi laaditaan vuosina 2023–2024	130	

Rautatielogistiikan kärkihankkeet

Kaikki ehdotetut infrahankkeet parantavat rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja tehokkuutta. Etenkin sähköistyshankkeissa myös ympäristönäkökulmat korostuvat. Pääradan kehittäminen on osa läntisen yhteyden (Ruotsiin) parantamista.
Lisäksi tulisi säilyttää valmius teollisuuden uusinvestointien räätälöityihin raideinfrahankkeisiin.

	Hankkeet	M€	Sisältö lyhyesti
1	**Pääradan kapasiteetin nostaminen**	**290**	-Liminka-Oulu kaksoisraide (160 M€) -Lielahti-Lakiala kaksoisraide (90 M€) -Riihimäki-Tampere uudet kohtauspaikat (40 M€) ☆
2	**Luumäki–Imatra (LUIMA), II vaihe**	**240**	-Kaksoisraide Luumäki-Joutseno ☆
3	**Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa**	**110-210**	-Imatra-Joensuu välityskyvyn kehittäminen (50 M€) ☆ -Joensuu-Kontiomäki välityskyvyn kehittäminen (20 M€) -Kouvola-Kuopio välityskyvyn kehittäminen (25 M€), Kurkimäki-Kuopio kaksoisraide (100 M€) -Iisalmi-Kontiomäki välityskyvyn kehittäminen (15 M€) ☆
4	**Tampereen ohituksen välityskyky**	**195**	-Lisäraiteet välille Tampere asema–Lielahti (80 M€) -Lielahti–Nokia kaksoisraide (115 M€) ☆
5	**Metsäteollisuudelle hyödylliset sähköistykset Itä-Suomessa ja Kainuussa**	**85**	-Joensuu–Uimaharju–Pitkämäki-reitin sähköistys (50 M€) -Kontiomäki–Pesiökylä/Vuokatti-reittien sähköistys (32 M€) -Pieksämäki-Varkaus-reitin sähköistys (16 M€) -Ruokosuo-Sänkimäki-liikennepaikkavälin sähköistys (3 M€)
6	**Kolarin radan kehittäminen**	**63**	-Tornio-Kolari sähköistys (58 M€) -Niemenpään kohtausraide (5 M€, arvio)
7	**Raakapuun kuormauspaikat**	**15-45**	-Erillisen ohjelman mukaisesti (mm. Turku, Riihimäki, Iisalmi), 10-15 M€ per terminaali
8	**Jämsä–Jyväskylä kapasiteetin nosto**	**16**	-Laihalammen (7 M€) ja Korpilahden (9 M€) uudet liikennepaikat ☆



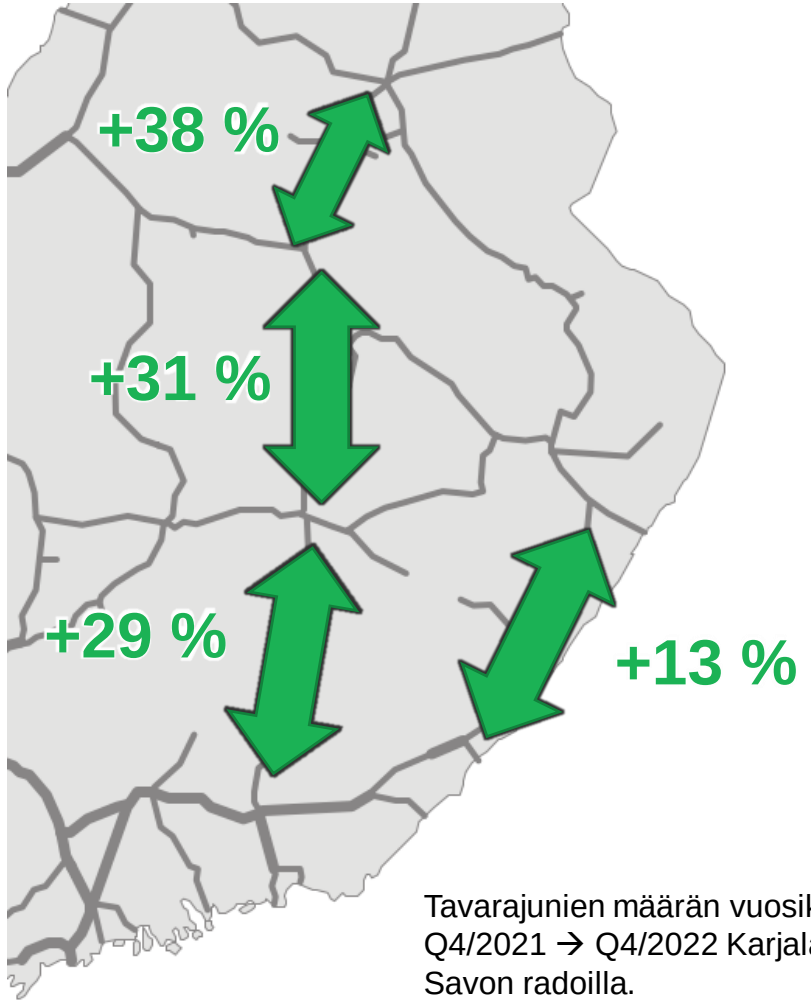
Huom. ei sisällä hankkeita, jotka ovat jo päätetty ja/tai käynnissä (esim. Tornio-Haaparanta sähköistys).

☆ Kiireellinen toimenpide, jolla ratkaistaan akuutti liikenteellinen pullonkaula

VR GROUP

Raakapuureittien kapasiteetin lisäämistä Savossa ja Karjalassa tulisi kiirehtiä

- Raakapuun idäntuonnin loputtua raakapuukuljetukset muualta Suomesta Kaakkois-Suomeen kasvoivat huomattavasti. Suuri osa kuljetusten kasvusta on kohdistunut Karjalan ja Savon radoille
- Junamäärien kasvu Karjalan ja Savon radoilla oli huomattavan suurta vuonna 2022 ja ratojen välityskyky tuli monin paikoin vastaan. Välityskyvyn loppuessa junien aikatauluja ei saada optimoitua (heijastuu kuljetuskustannuksiin) tai junia jää kokonaan ajamatta
- Tavarajunien määrän vuosikasvu (Q4/2021 vs. Q4/2022) Karjalan ja Savon radoilla oli jopa 40 % (kts. kuva). Vuonna 2023 liikennemäärät ovat lakkojen ja suhdannekuopan myötä laskeneet. Kuljetusten odotetaan vilkastuvan jatkossa
- **Karjalan radan** välityskyvyn kehittämiseen on Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031 osoitettu hankekorissa 1B 60 milj. euroa. Hankkeen **käynnistämistä tulisi kiirehtiä**
- **Savon radan** välityskyvyn kasvattamiselle **ei ole osoitettu rahoitusta** Väyläviraston investointiohjelmassa 2024–2031, vaikka junamäärien kasvu on siellä ollut poikkeuksellisen voimakasta aiheuttaen merkittäviä haasteita junien aikataulutukselle. Savon radan pohjoispää on tällä hetkellä valtakunnallisesti pahimpia välityskyvyn pullonkauloja tavaraliikenteelle.



Tavarajunien määrän vuosikasvu Q4/2021 → Q4/2022 Karjalan ja Savon radoilla.

Sähköistyshankkeella mahdollisuus siirtää 1,2 miljoonaa tonnia rikastetta raiteille ~18 M€

Case Outokumpu Elijärvi–Röyttä -rikastekuljetukset

- Teollisuuden tapauskohtaiset infrainvestoinnit auttavat Suomea saavuttamaan päästötavoitteensa.
- Outokumpu voisi siirtää Elijärvi-Röyttä-rikastekuljetukset rautateille, mikäli liikenteen hoitoon tarvittavat valtion verkon rataosuudet kunnostetaan ja sähköistetään.
  - Suunnitellun ja hallitusohjelmaan kirjatun Laurila-Tornio sähköistyksen hyöty jäämässä hyvin marginaaliseksi, jos sähköistys ei kata kokonaisuudessaan Elijärvi–Röyttä-väliä.
- Päästöt vähenisivät –sähkövetovoima päästötön, uusi dieselveturi = 491 co_2/tn/v, vaihtotyöt 194 co_2 /tn/v. Maantiekuljetusten päästöarvio on 1 944 co_2 /tn/v.
- Sähköistys avaa mahdollisuudet siihen, että Outokummulta siirtyy lisää kuljetuksia raiteille, mahdollisesti myös Suomen ja Ruotsin väliseen liikenteeseen.
- Hyödyt huoltovarmuudelle
  - Läntinen rautatieyhteys parantaa huoltovarmuutta.
  - Euroopan ainoa kromitehdas – rosteria ei saada ilman kromia.
- Turvallinen ja sujuvampi liikenne lisääntyy, kun rekkaliikenne valtatiellä vähenee.
- Kun hanke on valmis, 1,2 miljoonaa tonnia rikastekuljetuksia saadaan vuosittain kuljetettua sähkövedolla rautateillä maantiekuljetusten sijaan – 3 junaa vs. 60 rekkakuljetusta päivässä.
- Väyläviraston investointiohjelma: Lautiosaari–Elijärvi ja Tornio–Röyttä peruskorjaukset ja sähköistykset (ehdollinen rahoitusratkaisun löytymiselle) 18M€.

VR GROUP



Suupohjan radan junakuljetuksilla merkittävät päästövähennykset

- Metsä Boardin Kaskisten kartonkitehtaan esisuunnittelu on käynnissä. Noin 1 miljardin euron tehdasinvestointi edellyttäisi Suupohjan radan kunnostusta. Rata on tulossa elinkaarensa loppuun
- Tehokkain ja ympäristöystävällisin logistiikka rakentuisi raidekuljetusten ja kuljetusten yhdistämiseen.
- Tehdasinvestoinnin ja radanparannuksen hyödyt:
  - Sähköistetyillä raidekuljetuksilla korvattaisiin arviolta 65 päivittäistä rekkakuormaa, mikä tarkoittaisi merkittävää
    8 200 tonnin CO_2 –päästövähennystä vuodessa
  - Tehdas loisi satoja uusia työpaikkoja vuosien 2025–2026 aikana
  - Tehdasinvestointi toisi merkittäviä vienti- ja verotuloja - valtiolle noin 2 miljardin euron hyödyt 40 vuoden aikana
  - Kunnostettu rata parantaisi investointiedellytyksiä Kaskisten sekä Etelä-Pohjanmaan ja Pohjanmaan maakuntien alueille
  - Liikenneverkon parantaminen vahvistaisi kansallista huoltovarmuutta
- Valtion vuoden 2024 budjettiesityksessä Suupohjan radan suunnitteluun on esitetty 5 miljoonaa euroa
- Väyläviraston hankearvioinnin mukaan radan peruskorjauksen hinta-arvio sähköistyksineen on noin 240 M€.



VR GROUP

Kiitos!