

VR Groupin näkemykset valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2021-2024

Jonna Juslin

30.4.2020

Sisältö

1. Talouden kestävä elvyttäminen
 - Ratainvestoinneilla kilpailukykyä ja työllisyyttä
 - VR Groupin ehdotukset nopeasti käynnistettäviksi infrahankkeiksi
2. Matkustajaliikenteen vahvan kasvun jatkuminen edellyttää investointeja
3. Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet
 - Matkustajaliikenteen TOP 10
4. Suomen logistisen kilpailukyvyn edistäminen
 - Rautatielogistiikan kärkihankkeet

Talouden kestävä elvyttäminen

Ratainvestoinneilla lisää kilpailukykyä ja työllisyyttä

Ratainvestoinnit parantavat Suomen kilpailukykyä

Infrarakentamisella merkittäviä työllisyyshyötyjä

- Ratainvestoinnit parantavat työvoiman ja rahdin liikkuvuutta, mikä parantaa Suomen kilpailukykyä ja siten työllisyyttä pitkällä aikavälillä.
- Tutkimusten mukaan pitkän aikavälin kasvuedellytyksiä edistetään tehokkaimmin parantamalla kotimaista ja kansainvälistä saavutettavuutta sekä infrastruktuuria.
- Infrarakentamisen työllisyyshyödyt ovat erityisen tärkeitä nyt kun Suomi on siirtymässä hitaamman kasvun aikaan väestön ikääntymisen vuoksi sekä koronakriisin aiheuttaman talouden tuotantokapasiteetin alentumisen vuoksi (koronakriisin aiheuttaman konkurssit, työttömyyden kasvu ja lomautukset).
- Rakentamiseen sijoitetun miljoonan euron työllistävä vaikutus on 13–15 henkilötyövuotta (htv) –kunnossapito 15 htv/per miljoona euroa ja infrarakentaminen 13 htv/per miljoona euroa. Rakentamisen kotimaisuusaste on suuri verrattuna muihin aloihin.

Ratainvestointiohjelmalla talouden elvytys nopeasti käyntiin

- Suomen talouden jälleenrakentamiseksi koronakriisin jälkeen tarvitaan pitkäjänteinen ohjelma, jossa julkiset investoinnit rohkaisevat myös yksityistä sektoria investoimaan.
- Koronakriisin jälkeen yritysten investoinnit tulee saada liikkeelle ja ratainvestoinnit luovat osaltaan positiivista näkymää ja vakaata toimintaympäristöä.
- Ohjelman tulee sisältää nopeasti käynnistettäviä elvytyshankkeita ja sitoutumisen isojen ratahankkeiden toteuttamiseen.
- Rataverkon pienillä ja kustannustehokkailla hankkeilla kyetään parantamaan liikenteen sujuvuutta ja erityisesti rataverkon toimintavarmuutta. Yhteysvälien nopeutukset parantavat työvoiman liikkuvuutta ja kantavuuksien nostot elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- Hyvin valittu ratainvestointi vivuttaa moninkertaisesti muuta rakentamista, kuten esimerkiksi Espoon kaupunkirata asuntoja noin 25 000 kpl.

Raideliikenteen kasvaessa liikenteen energiatehokkuus paranee ja kokonaispäästöt vähenevät

- Kasvavat matkustajamäärät ja tavaraliikenteen tonnimäärät johtavat paitsi liikkumisen päästöjen vähentymiseen myös liikenteen turvallisuuden lisääntymiseen.
- Olemme parantaneet raideliikenteen energiatehokkuutta määrätietoisesti ja panostamme entistä energiatehokkaampaan kalustoon ja ajotapaan.
- Kaikki VR:n käyttämä sähkö sekä matkustaja- että tavaraliikenteessä on jo tällä hetkellä päästötöntä, uusiutuvaa vesivoimaa: Matkustajaliikenteestä jo 94% ja tavaraliikenteestä 79% kulkee sähkövedolla.
- Rahdin siirtäminen rautateille on erittäin vaikuttava ilmastoteko, jolla tehokkaimmin pienennetään liikenteen kokonaispäästöjä.
- Sähkövedon osuuden kasvattaminen edellyttää rataverkon sähköistämisen jatkamista.
- Ratamaksujen tulee ohjata siirtymää sähkövetoon.

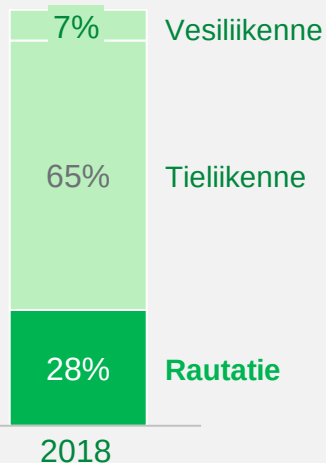


Olemme osa ratkaisua ilmastotavoitteille

- Kotimaan liikenteen osuus kaikista kasvihuonekaasupäästöistä on noin 20 %
- Yli 90 % liikenteen päästöistä syntyy tieliikenteestä – rautatieliikenteen osuus on vain noin 1 %
- Nostamalla rautatieliikenteen markkinaosuutta yhteiskunnan hiilijalanjälki laskee
 - Rautatielogistiikan markkinaosuus on noin 28 % – Keski-Euroopassa 12-15%
 - Matkustajajunaliikenteen markkinaosuus on ollut rajussa kasvussa – historiallinen 6,2 % vuonna 2019

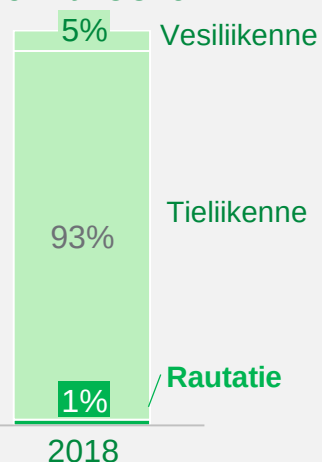
Kuljetussuorite

Suomen kotimaan
tavaraliikenne
~40 mrd tn km



Kasvihuonepäästöt

Suomen kotimaan
tavaraliikenne
~5 M tn CO₂e



Talouden elvyttämistoimet

VR Groupin ehdotukset nopeasti
käynnistettäväksi infrahankkeiksi

Nopeasti käynnistettävät infrahankkeet talouden elvyttämiseksi

Perusväylänpito

Ylimääräisten nopeusrajoitusten määrätietoinen poisto-ohjelma 60 M€

Olemassa olevan rataverkon saattaminen kuntoon nopeasti käynnistettävillä ja joka tapauksessa välttämättömillä täsmäkunnossapitotoimilla, jotka kohdistetaan 50:een vaikuttavimpaan kohteeseen.

Suomen rataverkolla on jatkuvasti 80-100 ylimääräistä radan huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta.

Jatkossa perusväylänpidon rahoitustason tulee olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi.

Matkustajaliikenne

Liikennöitävyyden parantaminen 200 miljoonalla eurolla –maksaisi itsensä takaisin 10 vuodessa

Junamatkaa hidastavien paikallisten radan puutteiden parantamisohjelma kustannustehokkailla keinoilla eri puolilla Suomea 200 M€.

Matkustajien arviolta 1,8 miljoonan tunnin ajallisen säästön kansantaloudellinen hyöty on 20 M€ vuodessa.

Rautatielogistiikka

Lisärahoituksella lisää sujuvuutta ja tehokkuutta kuljetuksiin jo päätettyjen hankkeiden lisätoimenpiteillä ~ 66 M€

KoKoHa –hanke + 20 M€

Ylivieska–Iisalmi-sähköistyshanke + 17 M€

Hyvinkää–Hanko-sähköistyshanke +18 M€

Outokumpu–Elijärvi-sähköistyshanke +11M€

Lisää kapasiteettia, parempaa täsmällisyyttä ja nopeampia yhteyksiä

Pasila-Riihimäki II vaihe 273 M€

Espoon kaupunkirata 275 M€

Kilpailukykyä, ilmastotavoitteita ja alueiden elinvoimaisuutta tukevat infrahankkeet

LUIMA II vaihe ~150-200 M€

Puuhuollolle tärkeiden rataosien perusparannus ~137 M€

Ehdotettujen infrahankkeiden kytkös Liikenne 12 -suunnitteluun

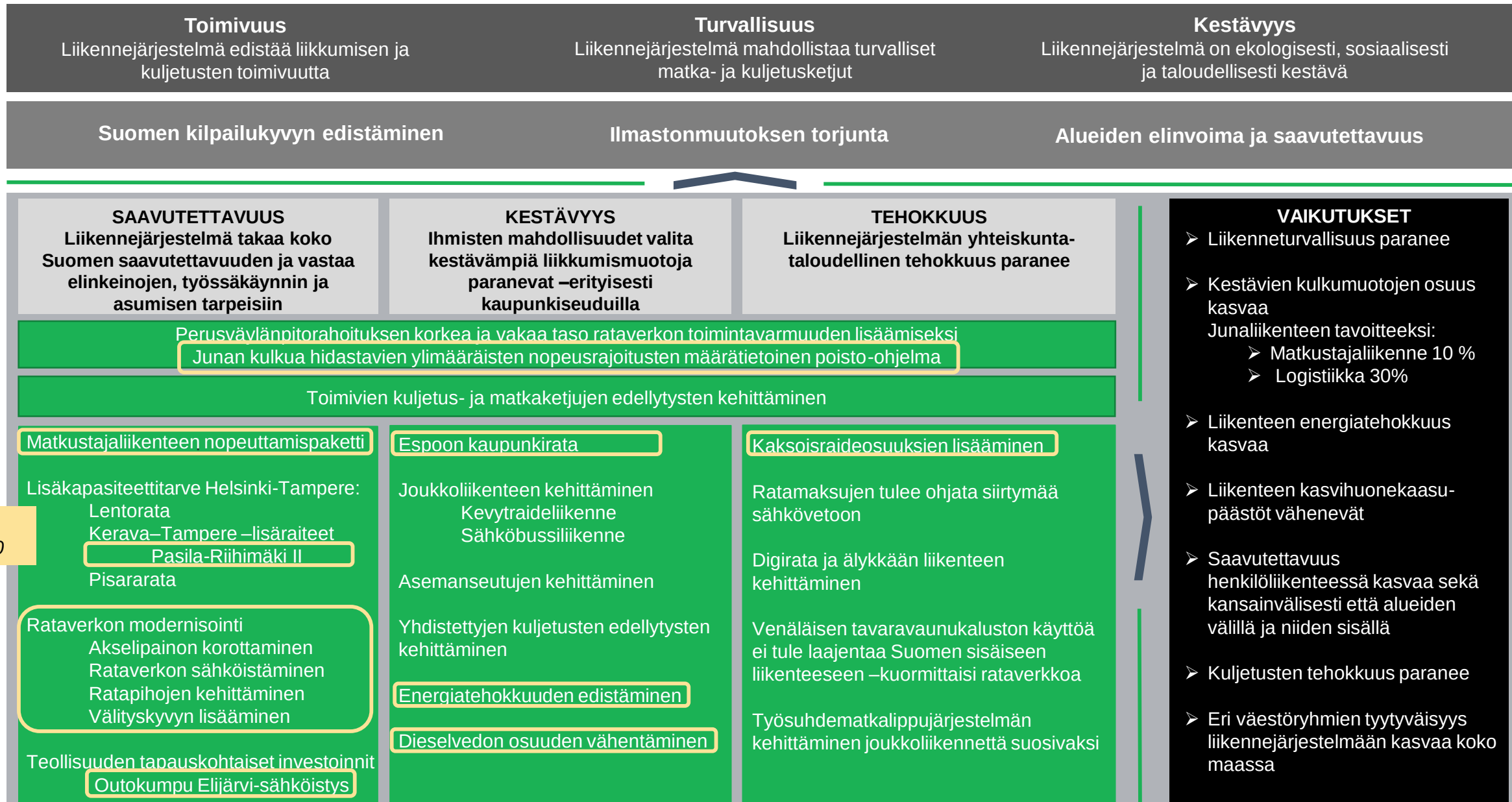
Laissa
määritellyt
tavoitteet

Yhteis-
kunnalliset
päämäärät

Liikenne-
järjestelmää
koskevat
tavoitteet

VR Groupin
toimenpide-
ehdotukset

Talouden
elvytys 2020



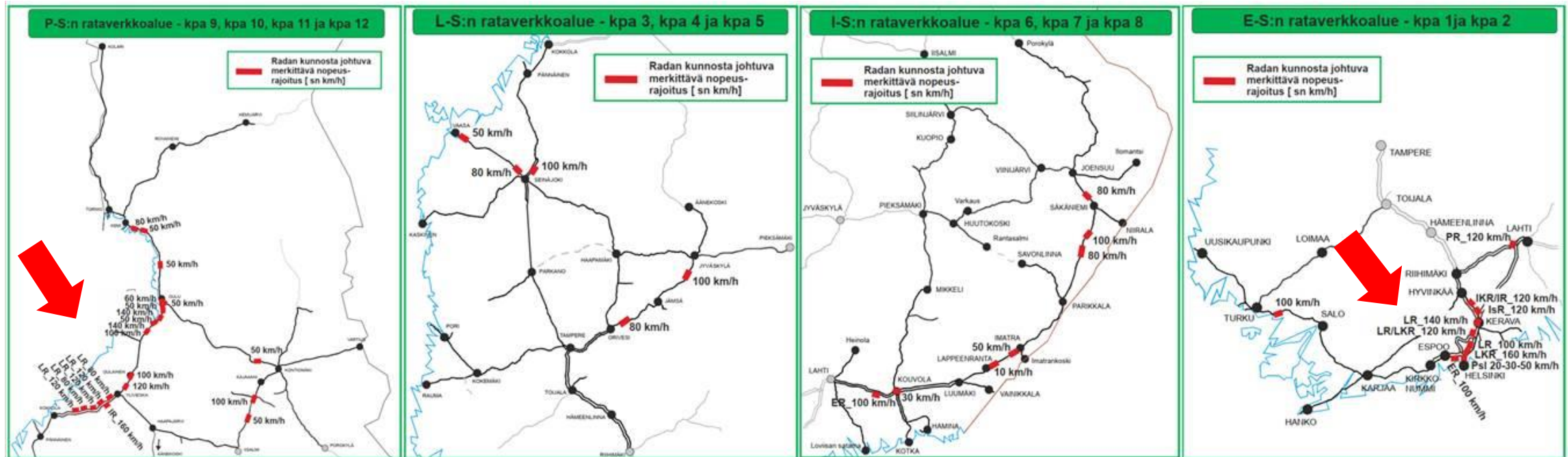
Olemassa olevan rataverkon tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma 60 M €

Nopeasti käynnistettävänä ja nopeavaikutteisena keinona junamatkustamisen houkuttelevuuden lisäämiseksi tarvitsemme määrätietoisien paikallisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelman ~ 60 M€.

Suomen rataverkolla on jatkuvasti 80-100 ylimääräistä radan huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta ja noin 2/3 kaukoliikenteen myöhästymisistä johtuu ulkoisista syistä, joista merkittävin on rataverkon huono kunto.

Kohdistamalla korjaustoimet noin 50 kohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta nopeavaikutteisesti.

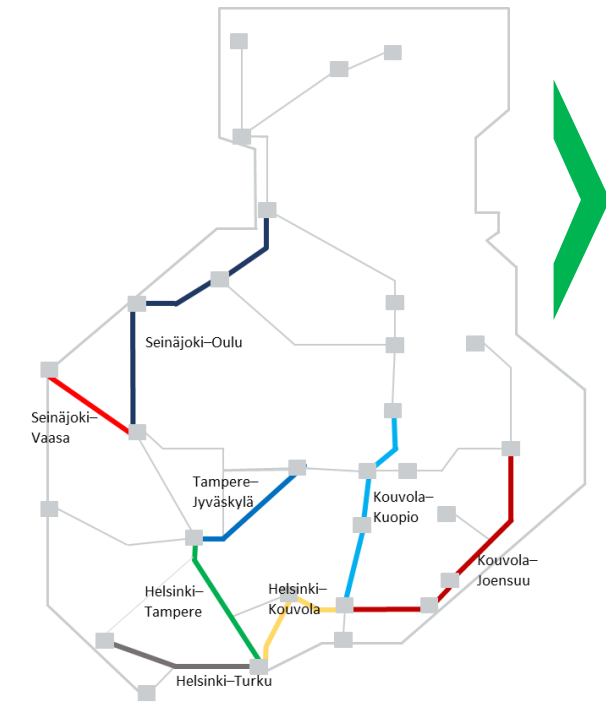
Erityisen paha tilanne on tällä hetkellä Pohjanmaan radalla ja Helsinki-Riihimäki välillä (esimerkit alla).



Henkilöliikenteen pääreittien nopeutus –nykyinfran parantamispaketti

~200 M€

Heti käynnistettävissä ja vaikuttaisi
vuositasolla lähes
14 miljoonaan matkaan



VR GROUP

*Teoreettinen matka-aikasaästö, realistinen matka-aikasaästö riippuu liikenteen yhteensovittamisesta.

Rataosa	Toimenpiteet (lista on jatkuvasti päivittyvä – alapuolella oleva listaus perustuu 28.2.2020 tilanteeseen)	Arvioitu kustannus	Arvioitu matka-aikasaästö ko. rataosalla*	Tilanne 2/2020
Seinäjoki–Kokkola–Oulu	- Pohjanmaan-radan lisätoimenpiteet → nopeustason parannukset. - Kolpin, Vihannin ja Kempeleen ylikulkusiltojen parannus ja siltojen kunnosta johtuvien pistemäisen nopeusrajoituksen poistot. Siikajoen rs selvítettävä? - Oulun Nokelan päärata-alueen parannus ja nopeustason nosto.	n. 15 M€	3 min	Parannustarpeita
Seinäjoki–Vaasa	- Seinäjoki–Ylistaro nopeudennosto-osuus. - Isokyrö–Tervajoki nopeudennosto-osuus. - Laihia–Vaasa nopeudennosto-osuus. - Munakan ratasillan parannus ja sen kunnosta johtuvan nopeusrajoituksen poisto. - Tasoristeys-/tiejärjestelyparannus (km 483) ja radalle asetetun nopeusrajoituksen poisto.	n. 25 M€	4 min	Suunnittelurahaa on myönnetty 3 M€. Ei rakennusrahaa.
Tampere–Jyväskylä	- Haviseva–Orivesi nopeudennosto. - Jämsänkoski–Saakoski nopeudennosto. - Radan kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Lahdenvuoren tunneli). - Vaihdennopeuksien nosto Orivedellä ja Jämsässä. - Lahdenperä–Jämsä rataoikaisu ja kaksoisraide, keskipitkällä aikavälillä välttämätön kaukoliikenteen näkökulmasta! (ei sisälly harmonisointipakettiin)	n. 20 M€	3 min	Suunnittelurahaa on myönnetty 18 M€. Ei rakennusrahaa.
Helsinki–Kouvola	- Korian ylikulkusillan parannus ja pistemäisen nopeusrajoituksen poisto. - Kouvolan henkilöratapihan pääraiteiden risteysvaihteiden parannus ja niiden kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto. - Hakosillan vaihdealueen korjaus ja nopeusrajoituksen poisto (selvítettävä).	n. 5 M€	2 min	Kolme tärkeää, pientä ja edullista toimenpidettä odottaa Allegro-reitillä
Kouvola–Kuopio	- Otava–Mikkeli nopeudennosto. - Mikkeli–Haukivuori nopeudennosto. - Pieksämäki–Suonenjoki nopeudennosto. - Suonenjoki–Kuopio nopeudennosto.	n. 20 M€	8 min	Toteuttamiskelpoisia hankkeita, joilla saataisiin aiemmista parannuksista kaikki hyödyt irti.
Luumäki–Joensuu	- LUIMA-ratahankkeen toimenpiteiden seuranta. - Imatra–Rautjärvi nopeudennosto. - Simpele–Parikkala nopeudennosto. - Puhos–Joensuu nopeudennosto (tasoristeyksen poistoja). - Syrjäsalmen ratasillan korjaus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 40 M€	8 min	LUIMA-hanke käynnissä. Syrjäsalmen ratasillan ratasuunnitelma on käynnistymässä.
Helsinki–Turku	- Laituripoluista johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Kauniainen, Mankki, Jorvas). - Siuntio–Inkoo nopeudennosto (kmv 48–60). - Karjaa–Salo osuuden nopeudennostot. - Salo–Turku osuuden nopeudennosto. - Piikkiön pääraiteen kunnostus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 70 M€ (10 M€ puuttuu)	4 min	Rakennusrahaa myönnetty 60 M€ Helsinki–Turku-välin parannustoimenpiteisiin vuosille 2020–2021.
Helsinki–Riihimäki–Tampere	- Pasila–Riihimäki-parantamishankkeen seuranta (ml. Rii läpiajonopeusparannus). - Paljon jatkuvia nopeusrajoituksia rataosalla: Oulunkylä, Hanala, Purola => mahd. uusi toimenpidetarvekohde.	n. 5 M€	3–4 min	Pasila–Riihimäki-hanke on käynnissä, mutta radan kunto on huono.

Pasila–Riihimäki II vaihe ja Espoon kaupunkirata

Päätös toteutuksesta tarvitaan

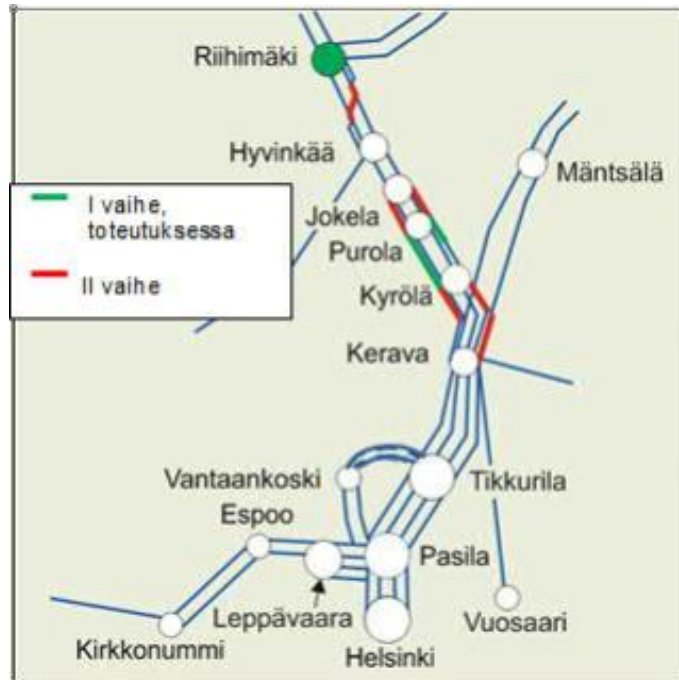
Pasila – Riihimäki II vaihe

n. 273 M€

Lähiliikenteen junatarjontaa voidaan kasvattaa Helsingin ja Riihimäen välillä. Liikenteen häiriöherkkyys vähenee ja täsmällisyys paranee. Tavaraliikenteen toimintaedellytykset paranevat. Pasilan pohjoispuoliselle rataosuudelle lisää kapasiteettia.

Keravan ja Jokelan välille lisäraiteita, jotta yhteysvälille muodostuu yhtenäinen noin 20 kilometrin pituinen neliraiteinen rataosuus:

- lisäraiteet Kytömaa Ainola välille
- lisäraiteet Purola Jokela välille
- tavaraliikenneraide Hyvinkäältä Riihimäelle
- tavaraliikenneraide Keravalta Lahden oikoradan suuntaan



Espoon kaupunkiradan jatkaminen Leppävaarasta Kauklahteen

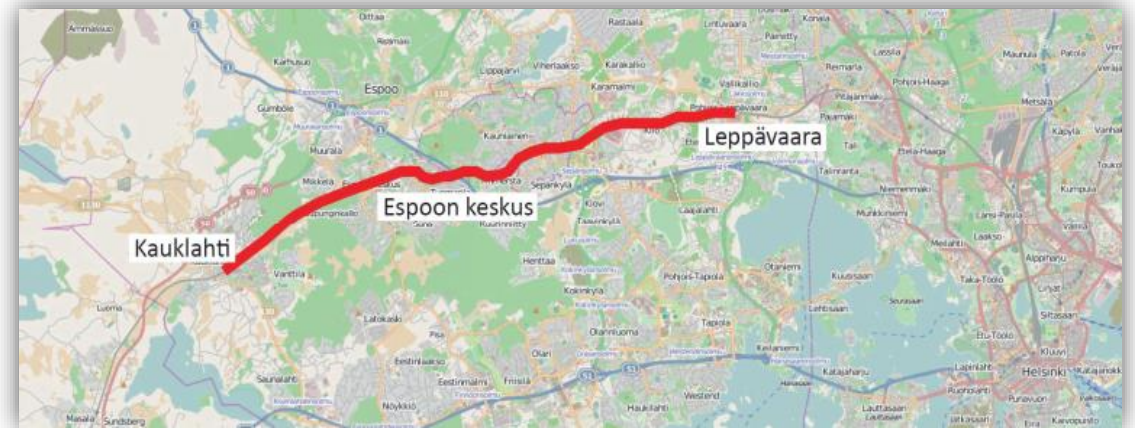
n. 275 M€

Lisäraiteet luo mahdollisuuden parantaa Espoon ja Kirkkonummen suunnan henkilöjunaliikenteen tarjontaa ja mahdollistaa asiakkaita paremmin palvelevat juna-aikataulut erityisesti ruuhka-aikoina. Lisäraiteet mahdollistavat kauko- ja lähijunaliikenteen erottelun omille raiteille, mikä parantaa junaliikenteen täsmällisyyttä häiriöherkällä Rantaradalla sekä mahdollistaa kaukojunaliikenteen nopeuttamisen.

Leppävaara–Kauklahti välille rakennetaan kaksi n. 13 kilometrin pituista lisäraidetta. Rataosuus muuttuu näin neliraiteiseksi.

Hankkeen rataosuudella uusitaan henkilöliikennelaitureita ja parannetaan asemien liityntäliikenne- ja kulkuyhteysjärjestelyjä.

Edellytys ns. Turun tunnin junalle.



Rautatielogistiikan nopeasti käynnistettävät mittavat infrahankkeet

1. LUIMA II vaihe ~200 M€

- Sisältää kaksoisraiteen rakentamisen välille Luumäki–Joutseno, mikä karsittiin pois hankkeen I vaiheesta (kaksoisraide koko matkalle sisältyi yleissuunnitelmavaiheeseen ja ympäristövaikutusten arviointiin)
- Kaksoisraide poistaa tulevan pullonkaulan erittäin vilkkaasti liikennöidyltä rataosuudelta ja ehkäisee lähitulevaisuudessa tehtävän perusparannuksen aiheuttamat laajat häiriöt junaliikenteelle
- Synergiaetuja saatavilla nykyisestä projektiorganisaatiosta

2. Puuhuollolle tärkeiden rataosien perusparannus ~137 M€

Puuhuollolle tärkeiden vähäliikenteisten rataosien kunto on heikentynyt hälyttäväksi

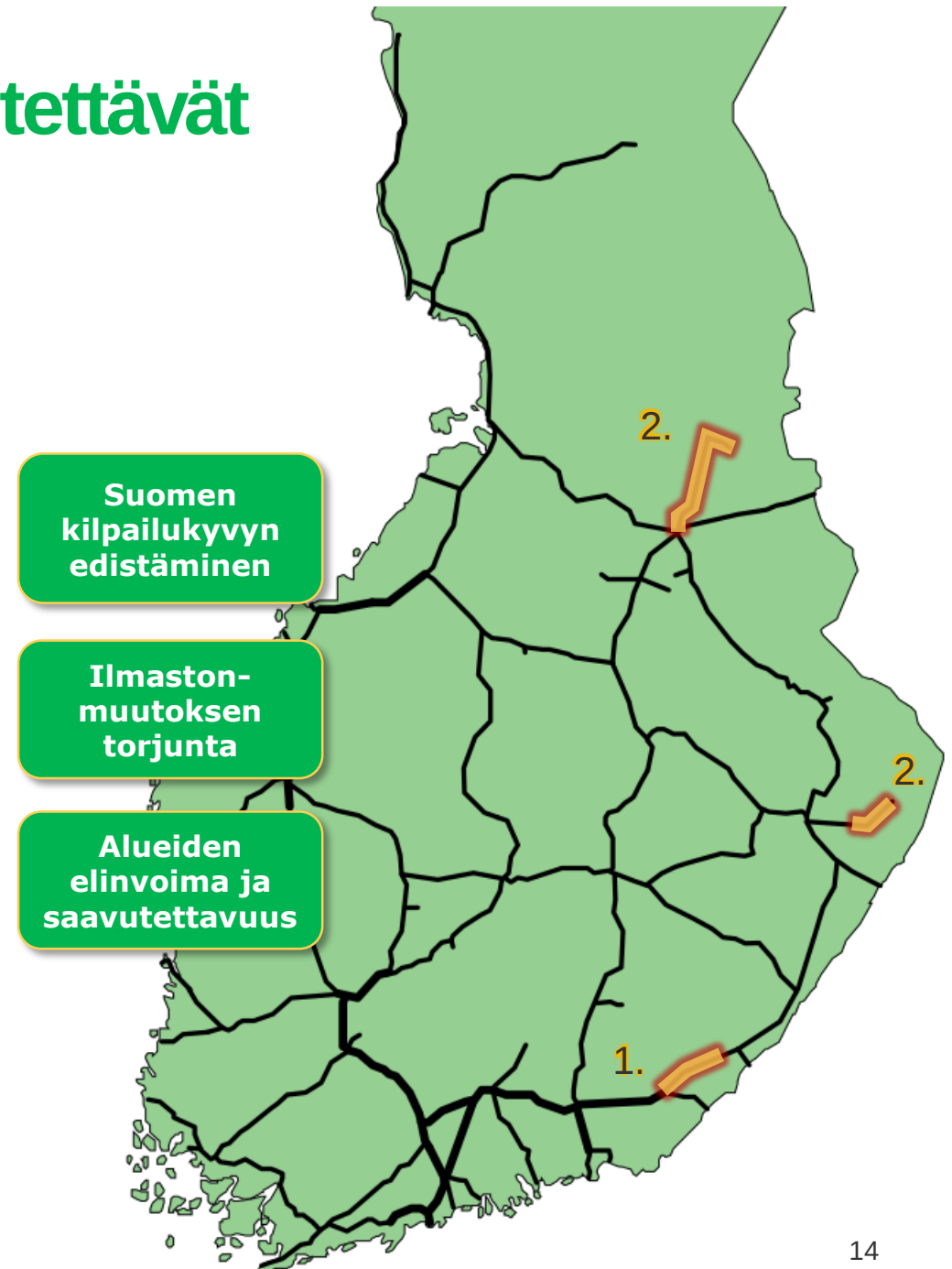
Kontiomäki–Ämmänsaari, 90 km (90 M€)

Rataosuus mahdollista parantaa vain Pesiökylään asti, jos tänne rakennetaan uusi raakapuutermiinaali

Heinävaara–Ilomantsi, 47 km (47 M€)

Rataosat perusparantamalla mahdollistetaan tehokkaat ja ympäristöystävälliset rautatiekuljetukset myös jatkossa elinkeinoelämän tarpeisiin

Huom. Elvytystoimien kustannukset ovat arvioita ja perustuvat aikaisempiin suunnitelmiin ja hankkeiden toteutukseen täysimääräisenä.



Rautatielogistiikan käynnissä olevien infrahankkeiden lisäinvestoinnit ~ 66 M€

Kuljetusketjujen sujuvuutta ja tehokkuutta lisäävien toimenpiteiden toteutus lisärahoituksella jo päätettyjen hankkeiden toteutuksen yhteydessä mahdollistaisi liikenteen lisäämisen ja olisi yhteiskuntataloudellisesti kannattavampaa kuin erillisinä hankkeina –synergiaetuja projektinhallinnassa, materiaaleissa ja muissa kuluissa. Lisäinvestoinneilla mahdollistettaisiin maksimaalisen yhteiskunnallisen hyödyn saavuttaminen hankkeissa.

KoKoHa-hanke 20 M€

1. Kotolahden uusien raiteiden ja Mussalon välisen yhteyden parantaminen (5 M€)
Sujuvoittaa vaihtotöitä ja tehostaa Kotolahden uusien raiteiden käyttöä
2. Kullasvaaran (Kouvolaan liikennepaikan osa) raiteiston kehittäminen (15 M€)
Uusien täyspitkien raiteiden lisääminen liikennepaikalle helpottaa etenkin ruuhkatilanteissa liikenteen sujuvuutta koko Kaakkois-Suomen alueella ja lisää myös KoKoHa-hankkeen hyötyjä

Ylivieska–Iisalmi-sähköistyshanke 17 M€

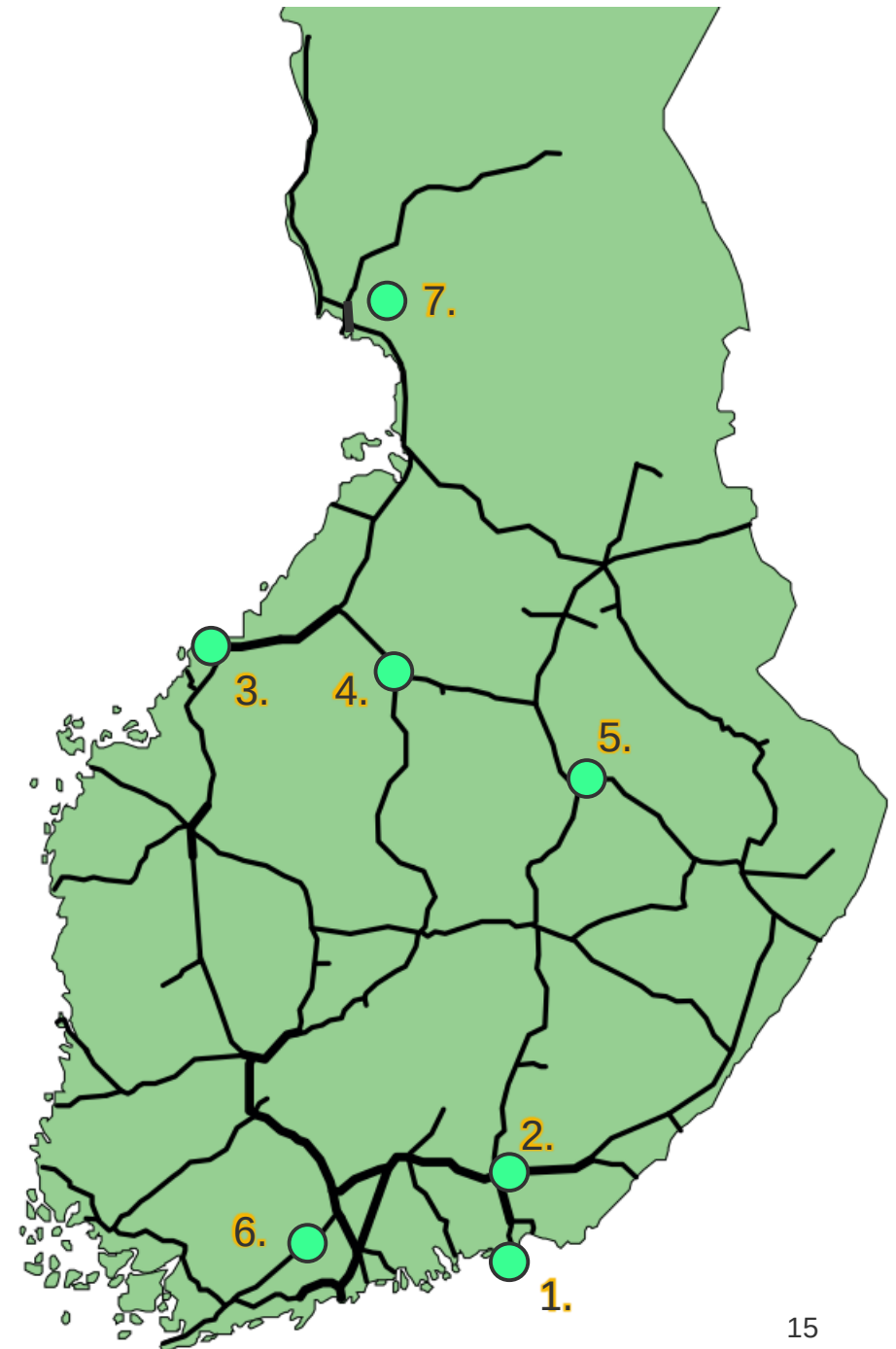
3. Ykspihlajan kantasataman (raiteet 001, 002, 003) sähköistys (2 M€)
Mahdollistaa kantasatamaan suuntautuvan liikenteen ajamisen suoraan oikeaan satamanosaan ja vähentää näin Ykspihlajan ruuhkautumista
4. Haapajärven kuormausraiteiden sähköistys (10 M€)
Merkittävän kuormausterminalin sähköistys lisää raakapuukuljetusten tehokkuutta, mutta edellyttää myös raiteistomuutoksia liikennepaikalla
5. Ruokosuo–Sänkimäki sähköistys (5 M€)
Merkittävän kuormausterminalin sähköistys lisää raakapuukuljetusten tehokkuutta

Hyvinkää–Hanko-sähköistyshanke 18 M€

6. Hyvinkää–Hanko välityskyvyn parantaminen (18 M€)
Radan välityskyvyn kasvattaminen esim. uusilla liikennepaikoilla ja ohituspaikoilla mahdollistaisi sähköistetyn radan tehokkaan hyödyntämisen ja liikenteen lisäämisen
Raiteistomuutokset olisi viisasta tehdä samassa yhteydessä sähköistyksen kanssa

Outokumpu Elijärvi –sähköistyshanke 11 M€

7. Elijärvi-Röyttä lisäsähköistys (3 M€) ja kaivosradan Lautiosaari-Eljärvi kunnostus (karkea arvio 8 M€) hallitusohjelmassa mainitun Kemi-Laurila-Haaparanta rataosan sähköistyksen (10 M€) lisäksi.
1,2 miljoonaa tonnia rikastekuljetuksia rekoista raiteille –vähemmän päästöjä ja turvallisempaa tieliikennettä.



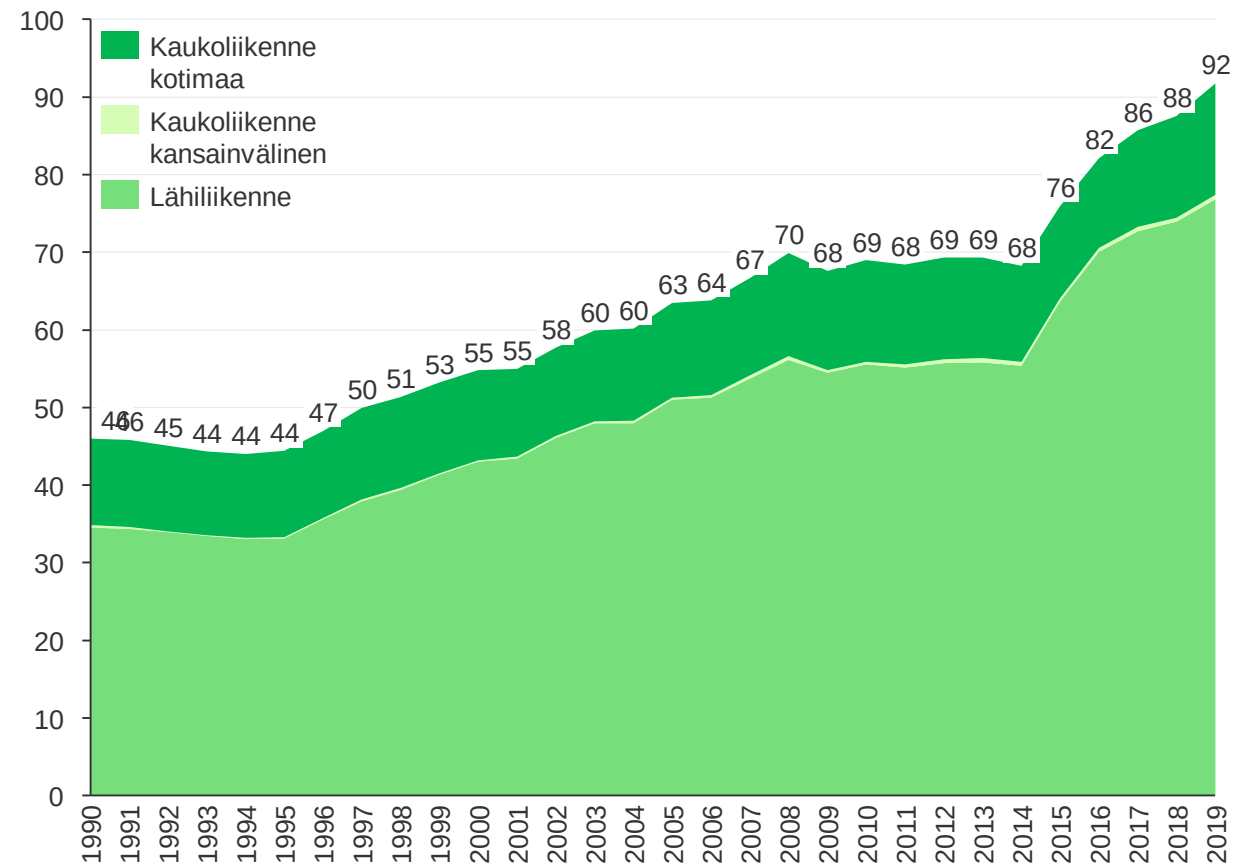
Matkustajaliikenteen vahvan kasvun jatkuminen edellyttää investointeja



Kauko- ja lähiliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet nopeasti

- Megatrendit tukevat junaliikenteen kasvua
 - Kaupungistuminen ja ruuhkautuminen
 - Ilmastomuutos
 - Digitalisaatio
- Junaliikenteen suosiota kasvattavat VR:n toimenpiteet
 - Alenevat hinnat
 - Matka-aikojen nopeuttaminen
 - Lisääntynyt vuorotarjonta
 - Kalustoinvestoinnit
 - Parempi palvelu junissa
 - Uudet mobiilikanavat
- Lähiliikenteen matkamääriä on lisännyt erityisesti kehärata

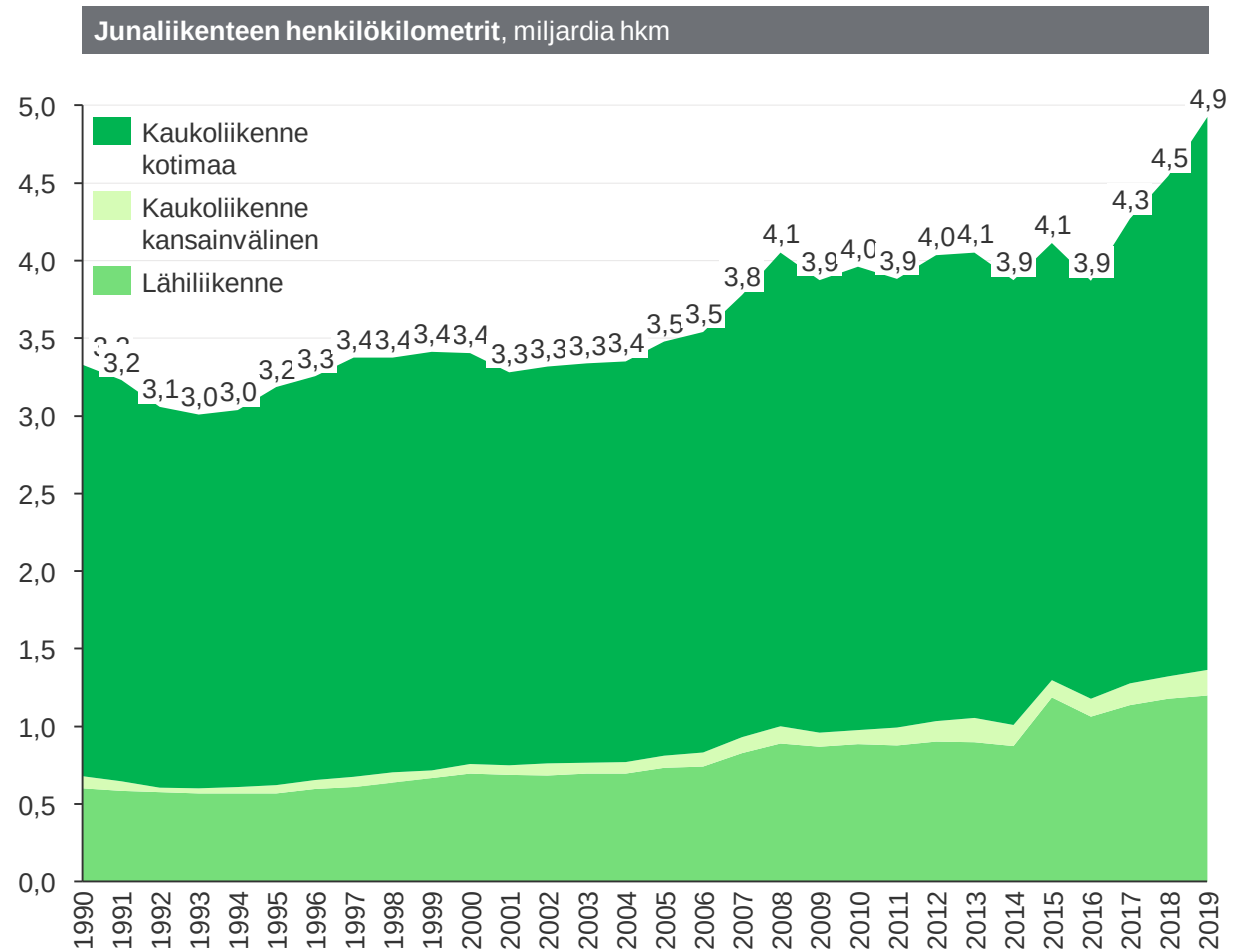
Matkustajajunaliikenteen matkamäärät, miljoonaa matkaa



Junien henkilökilometrit ovat kasvaneet vuodesta 2016 lähtien kaukoliikenteen vedolla

Henkilökilometrien kehitys junaliikenteessä

- Junaliikenteen henkilökilometrit ovat nousseet 27% vuodesta 2016 vuoteen 2019 (matkamäärät 11%)
- Henkilökilometrien kasvu on enimmäkseen kotimaan kaukoliikenteen vaikutusta
 - Kaukoliikenteessä matkan keskipituus on 250 km ja lähiliikenteessä 20 km.
 - Matkan keskipituus on kasvanut 5% (12 km) 2016-2019
- Kaukoliikenteen matkamäärät ovat kasvaneet pitkillä yhteysväleillä:
 - Helsinki-Seinäjoki, Helsinki-Vaasa ja Helsinki-Oulu.



Lähde: 1990-2017: Väytä: Rautateiden henkilöliikenne vuosina 1990 - 2018 kauko- ja lähiliikenteessä, 2017-2019 VR

Rataverkon parempi kunto edellytyksenä junamatkustamisen suosion kasvulle jatkossakin

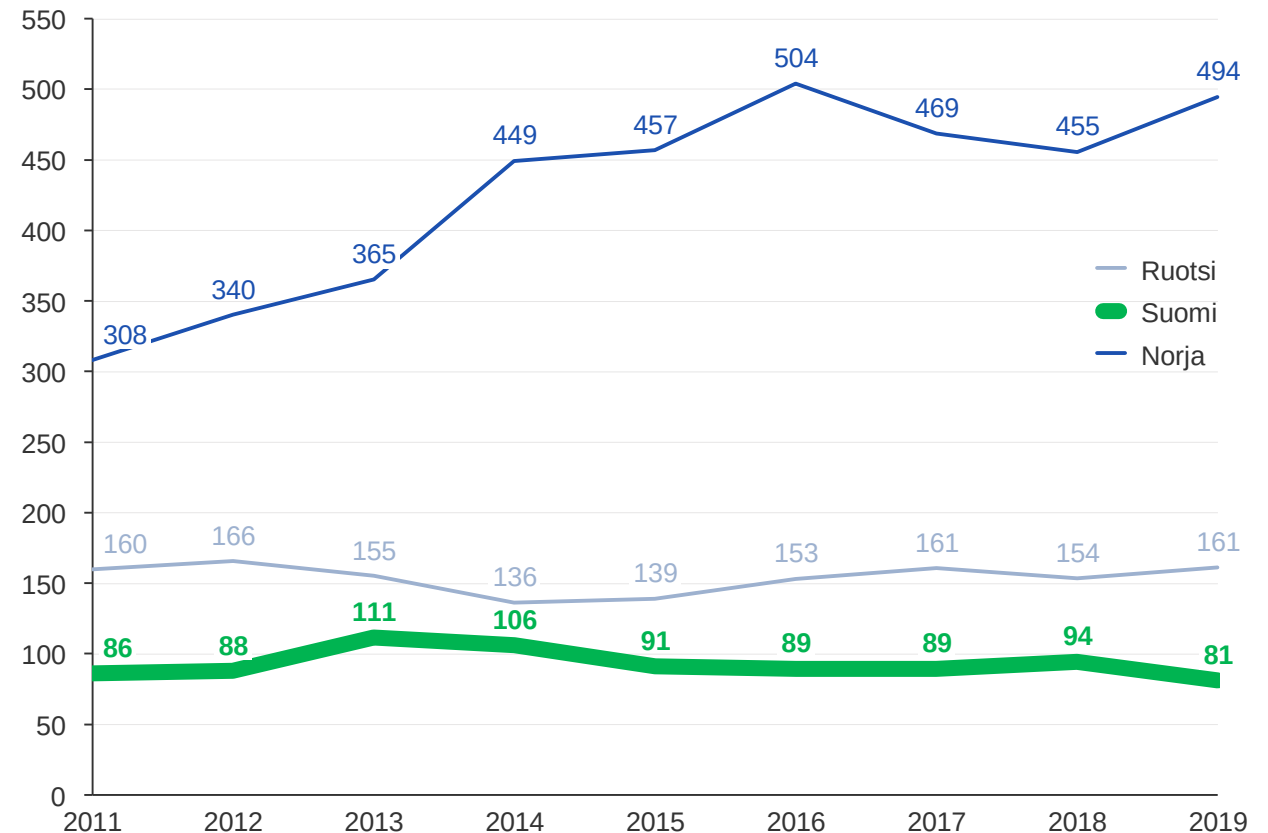
Muissa Pohjoismaissa rataan on investoitu huomattavasti Suomea enemmän

- Junamatkustamisen houkuttelevuuden lisäämiseksi tarvitsemme määrätietoisen paikallisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelman 60 M€ sekä pääreittien nopeutukseen tähtäävän parantamishjelman 200 M€ (edellä sivut 11 ja 12)

- Täsmällisyys ja luotettavuus ovat merkittäviä junamatkustamisen houkuttelevuuteen vaikuttavia tekijöitä
- Noin 2/3 kaukoliikenteen myöhästymisistä johtuu ulkoisista syistä, joista merkittävin on rataverkon huono kunto
- Suomen rataverkolla on jatkuvasti 80-100 ylimääräistä radan huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta
- Lisäksi eri puolilla Suomen rataverkkoa on junamatkaa hidastavia puutteita, jotka pystyttäisiin poistamaan kustannustehokkailla parantamistoimilla

Ratainvestoinnit ja kunnossapito, 000 € per ratakilometri

Norjassa investoinnit ovat kasvaneet ja taso on ollut viime vuosina jopa viisin-/kuusinkertainen ratakilometriä kohden Suomeen verrattuna

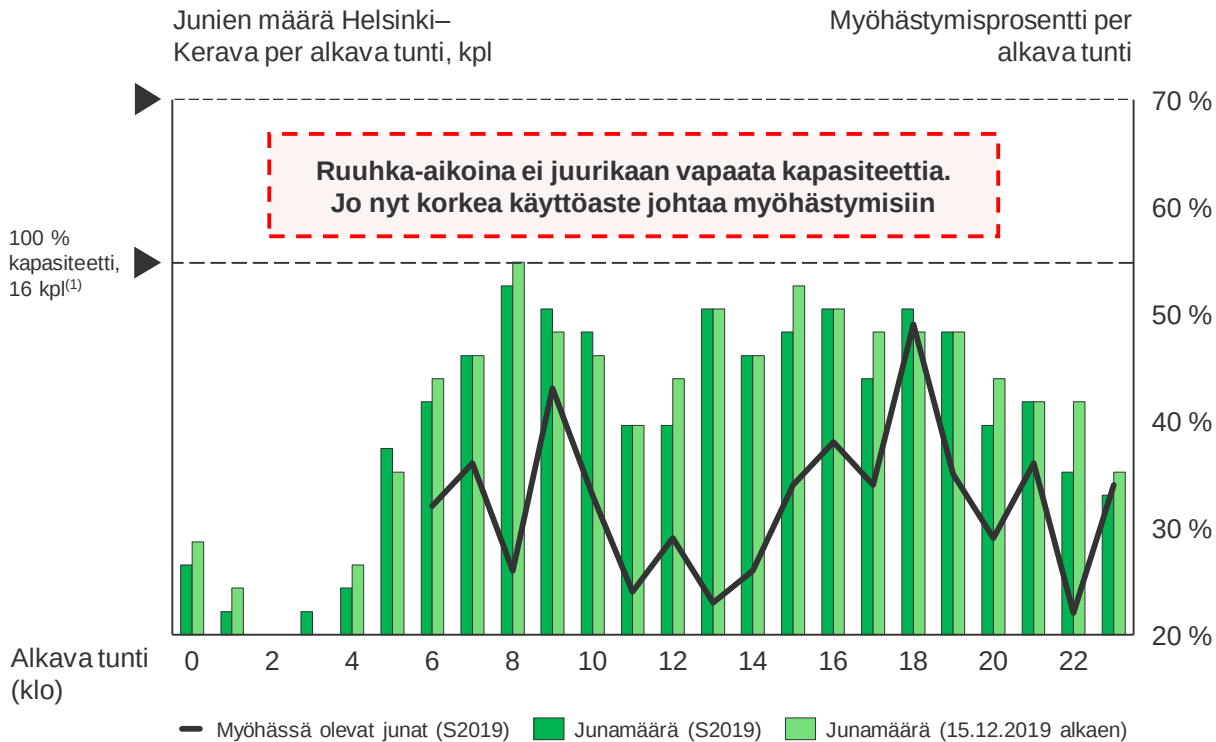


Lähde: Traficom, NRC Group, Ruotsin valtion budjetti, Trafikverket, Norjan valtion budjetti, Eurostat

Ratakapasiteetin puute rajoittaa merkittävästi tarjonnan kasvua –infrahankkeet välttämättömiä

Ilman investointeja pääradan kapasiteettiin ei junia kyetä lisäämään kysytyimpinä aikoina

Pääradan kapasiteetin lisääminen mahdollistaa Suomen raideliikenteen kasvun



(1) Nykytilanteessa, jossa lähi- ja kaukojunat samoilla raiteilla

1 Lentorata

- Uusi kaksiraiteinen yhteys Pasila–Lentoasema–Kerava
- Hyödyttää koko Suomea, sillä 80 % kaukojunista kulkee Keravan kautta nykyisillä kahdella raiteella
- Mahdollistaa kauko- ja lähiliikenteen erottamisen erillisille raiteille

2 Kerava–Tampere-lisäraiteet ja liikenteellinen parantaminen

- Kerava–Jokela–Riihimäki osuus neliraiteiseksi
- Riihimäki–Tampere kolmannen ja neljännen raiteen rakentaminen sekä radan oikaisut
- Tampereen henkilöratapihan kehittäminen
- Mahdollistaa eri nopeustasoisten junalajien erottelun Kerava–Tampere-osuudella

3 Pisararata

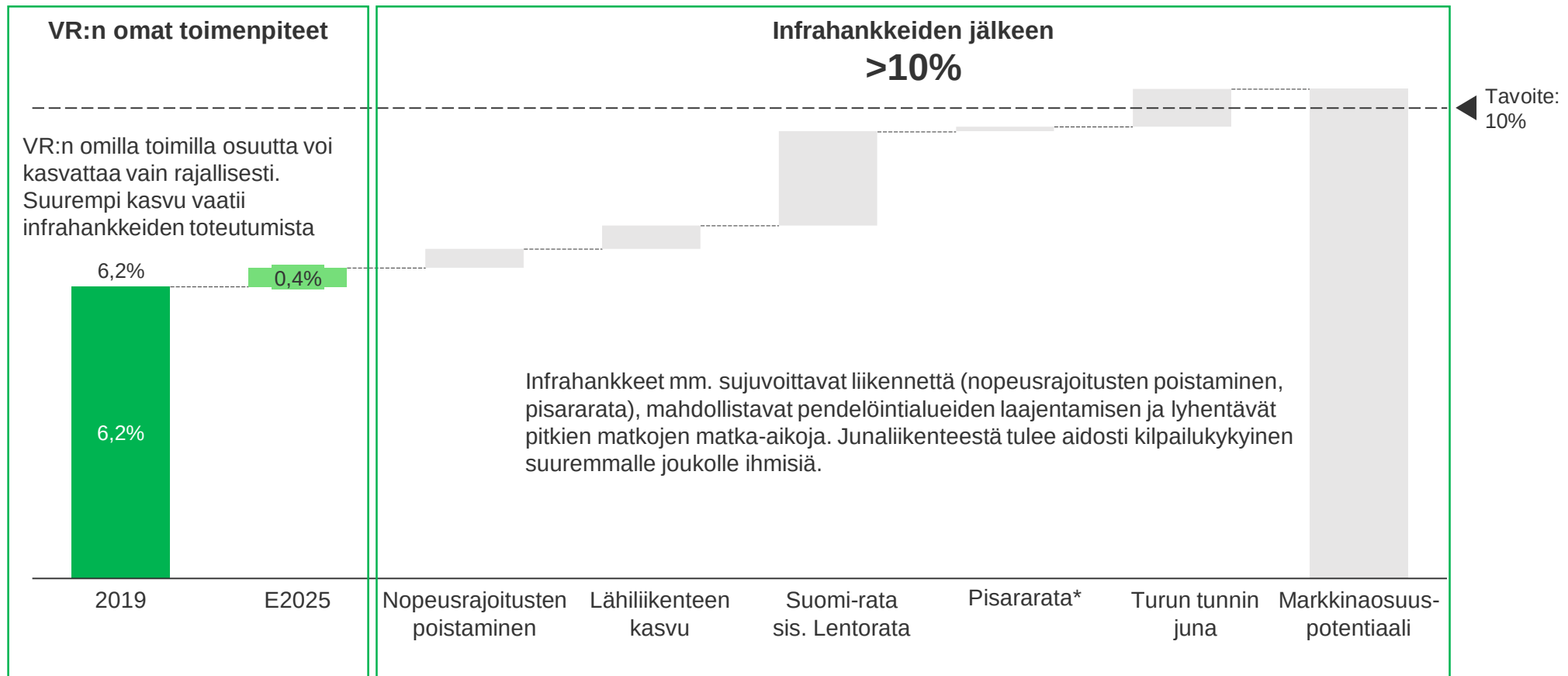
- Siirtää lähi- ja kaukoliikenteen omille raiteille Helsingin ja Pasilan välillä, mikä parantaa koko Suomen junaliikenteen toimivuutta.
- Tarjoaa maakunnista saapuville matkustajille sujuvamman siirtymisen Helsingin lähiliikenteeseen

- Investoinnit kasvattaisivat ratakapasiteettia 30-35%:lla ja mahdollistaisivat kahden kauko- ja lähiliikenteen vuorolisäyksen joka tunnille Helsinki–Tampere ja Helsinki–Kouvola -yhteysväleillä.
- Lisäkapasiteettia myös rahtiliikenteelle Vuosaaren satamaan

Matkustajaliikenteessä on mahdollista saavuttaa 10% raideliikenteen kulkumuoto-osuus

Raideinfrahankkeiden arvioitu potentiaali markkinaosuuden kehittymisen kannalta

HUOM!
1. Suuruusluokka-arvioita
2. Ei sisällä koronan mahdollista vaikutusta



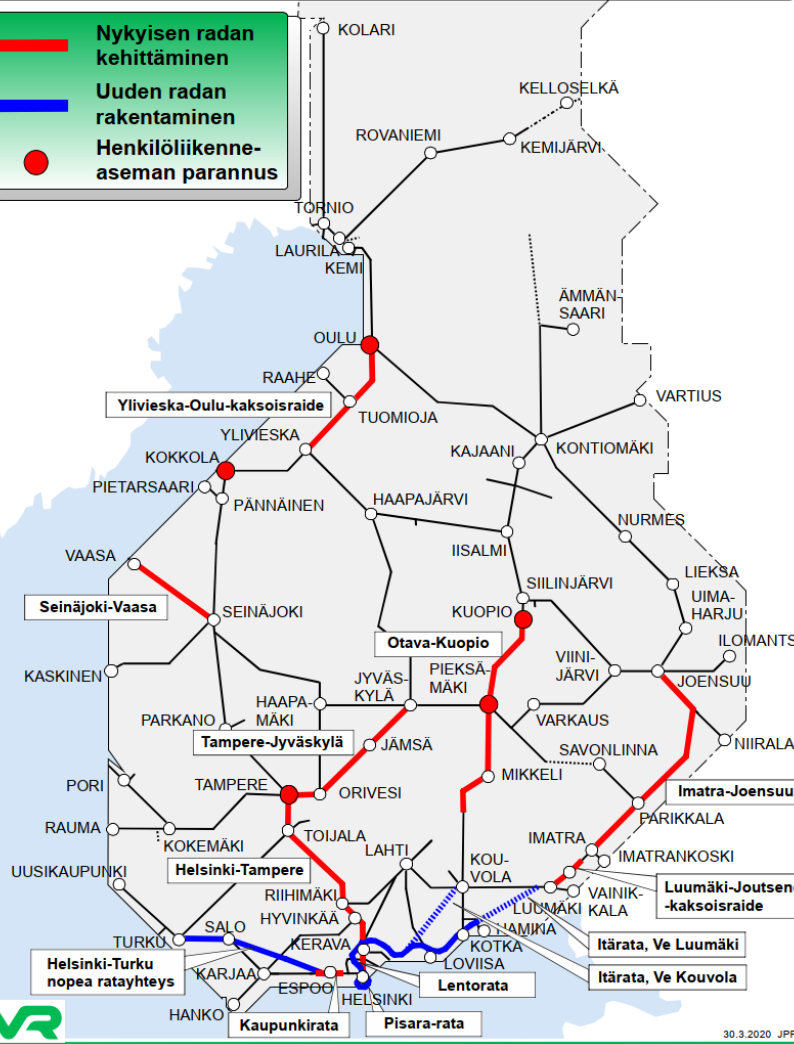
Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet Matkustajaliikenteen TOP 10



Matkustajaliikenteen rataverkon TOP 10 -kehittämiskohteet tärkeysjärjestyksessä

Hankkeet yht. 16 Mrd €

RATAVERKON TOP 10 -KÄRKIHANKKEET
VR Matkustajaliikenne, 03/2020



	Ratahanke (hankkeista osa on mahdollista toteuttaa myös vaiheittain)	Alustava arvio M€	Tavoitteet ja vaikutukset	Matkat (2019)
1.	Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus [ELVYTYS]	200	- Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen. - Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. - Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	14 milj.
2.	Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena: - Lentorata - Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto - Pisara-rata [Pasila-Riihimäki II ELVYTYS]	n. 8 mrd.€ 2650 3600 1800	- Helsinki-Vantaa lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. - Helsinki–Tampere välillä matka-aika lyhenee n. 15 min - Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen ja nopeustason nosto. - Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. - Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutarjontamallit.	5,1 milj.
3.	Espoon kaupunkirata [ELVYTYS]	275	- Edellytys Tunnin-juna -hankkeelle. - Merkittävät kasvuvaikutukset lähiliikenteelle. - Vähentää Rantaradan junaliikenteen häiriöherkkyyttä.	1,7 milj. (kaukoliikenne)
4.	Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen ja välityskykyparannus	>150	- Välityskyvyn kasvattaminen mahdollistaa tunnin vuoroväliin - Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. - Tampere–Jyväskylä välillä matka-aika lyhenee n. 5 min.	975 000
5.	Ylivieska–Oulu-kaksoisraide	n. 1000	- Poistaa toiminnallisen pullonkaulan vilkkaasti liikennöidyltä sekaliikenteen rataosalta. - Ylivieskan ja Oulun välinen matka-aika lyhenee n. 5 min.	1,4 milj.
6.	Luumäki–Imatra 2. vaihe (kaksoisraide Luumäki–Joutseno) [ELVYTYS]	200	- Rataosalle jää pullonkaula, mikäli kaksoisraidetta ei rakenneta koko Luumäki–Imatra-välille. - Vilkkaan rataosan välityskyvyn ja liikenteellisen toimivuuden parantaminen.	1,2 milj.
7.	Karjalan radan nopeudennoston laajennus ja perusparannus	138–330	- Nykyisen ratayhteyden palvelu- ja nopeustason nosto. - Imatran ja Joensuun välinen matka-aika lyhenee n. 20 min.	540 000
8.	Helsinki–Turku nopea ratayhteys (ml. Espoo–Salon oikorata), Tunnin-juna.	3200	- Hankeyhtiö tekee myöhemmin tarkemman selvityksen. - Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min.	1,5 milj.
9.	Asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Kuopio, Kokkola, Pieksämäki).	150	- Asemien palvelutason parantaminen mm. ylikulut, laituripituudet, esteettömyys, asemayhteydet.	> 7 milj.
10.	Nopea Itärata	2800	- Uusi ratayhteys idän suuntaan Lentoaseman kautta. - Helsinki-Pietari-yhteyden matka-aika lyhenee n. 15 min.	V. 2050 arvio yht. 2,4 milj.

LENTORATA parantaa Suomen ja maakuntien yhteyksiä maailmalle

Lyhentää matkaa maakunnista Helsingin lentoasemalle 15-20 minuuttia ja mahdollistaa 15 minuutin yhteyden lentoasemalta Pasilan kautta Helsingin keskustaan.

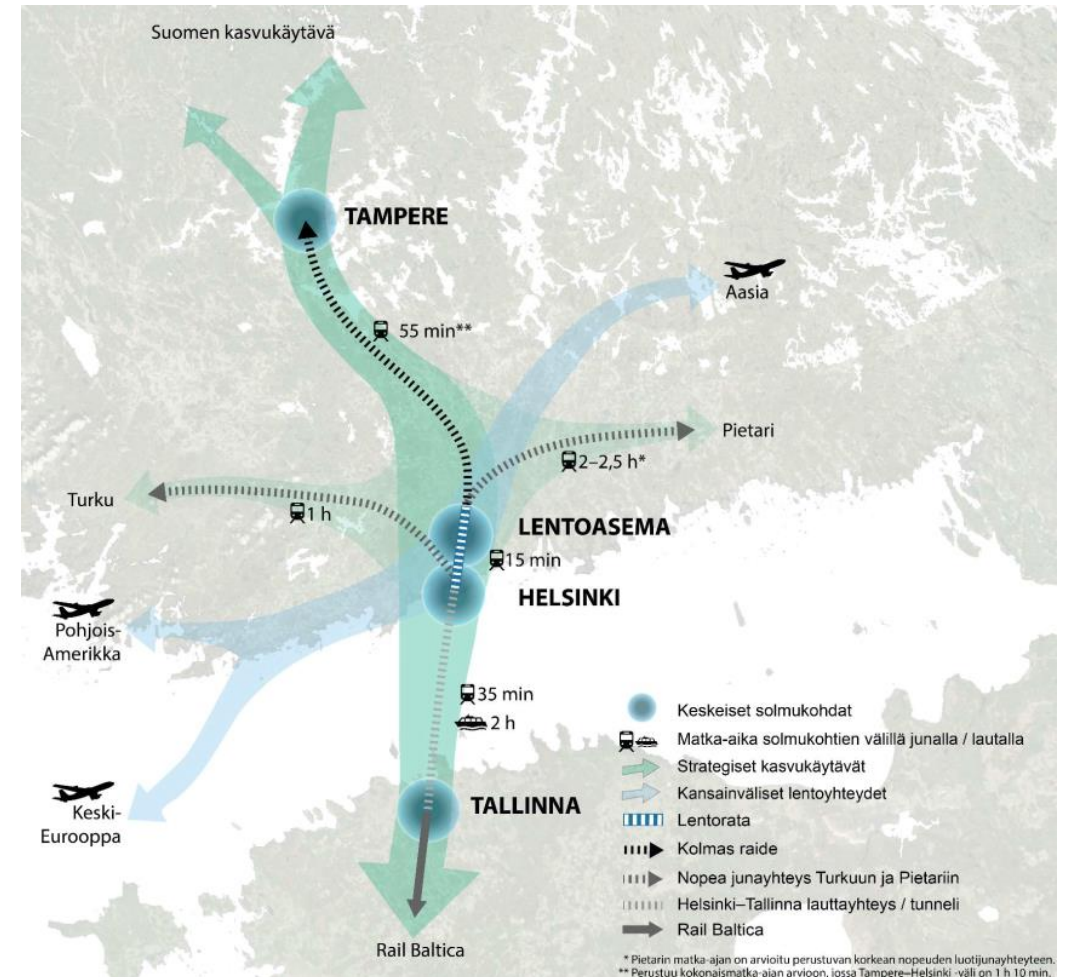
Tukee koko Suomen henkilöjunaliikenteen kehitystä. Rata mahdollistaa sekä lähi-, taajama- että kaukoliikenteen vuorojen lisäämisen kysytyimpinä vuorokauden aikoina. Pääradan lisäkapasiteetti-investointina parantaa koko maan junaliikenteen sujuvuutta ja luotettavuutta.

Maankuntien kansainvälisen saavutettavuuden parantaminen vahvistaisi alueen elinvoimaa ja avaa kasvumahdollisuuksia Helsingin kansainvälisen lentoaseman kautta koko Suomeen.

Välilliset ja kerrannaisvaikutukset talouteen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksiin ovat huomattavan laajat. Lisää keskeisten vaikutusalueittensa vetovoimaa ja nopeuttaa niiden rakentumista

Helsingin lentoasemasta muodostuisi koko maan matkakeskus ja edistäisi Aviapoliksen liiketoimintakeskuksen kehitystä.

Lentorata parantaa laajasti Suomen kansainvälistä kilpailukykyä ja vetovoimaa huomioiden mm. kansainväliset yritykset, työvoiman liikkuvuus ja matkailu.



LENTORATA – Strateginen hanke, jolla on merkittävät vaikutukset koko Suomen kansantalouteen

Strategisena liikenneverkon kehittämishankkeena
Lentorata on parempi investointi.

Työllisyys



Kokonaistuotos



Kokonaistuotos = kokonaisliikenvaihto mukaan lukien välillinen liikevaihto, joka syntyy raidehankkeen toteutuessa.

Bruttokansantuote



Uudet investoinnit



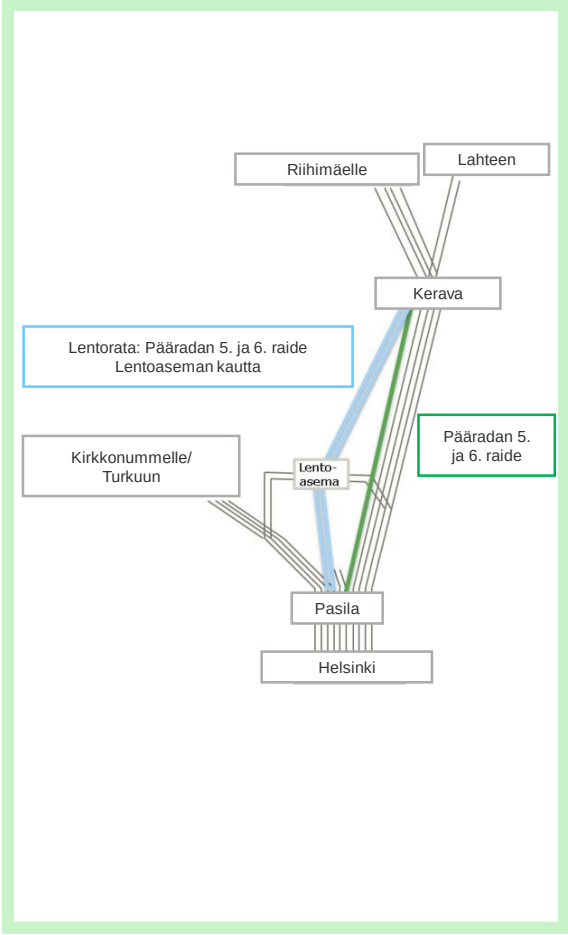
Uusilla investoinneilla tarkoitetaan investointeja, jotka syntyvät välillisesti muille toimialoille, jos raidehanke toteutuu.

Verotulot



Lentorata 2650 M€
Lisäys on noin 34 200 henkilötyövuotta
- Uusimaa 15 500 htv - Muu Suomi 18 700 htv
Kasvaa 5,7 miljardia €
- Uusimaa 2 650 M€ - Muu Suomi 3 050 M€
Kasvaa 2 780 miljoonaa €
3,4 % Uudenmaan BKT:sta 1,3 koko Suomen BKT:sta
400 miljoonaa €
Verotulot yhteensä 930 miljoonaa €
- Yhteisöverot 80 M€ - Kiinteistöverot 10 M€ - Kunnallisverot 240 M€ - Arvonlisäverot 500 M€ - Tuote- ja tuotantoverot 100 M€

Vaihtoehtoinen ratkaisu raidekapasiteetin lisäämiseksi: Lisäraiteet Kerava–Tikkurila–Pasila 635 M€
Lisäys on noin 7 900 henkilötyövuotta
- Uusimaa 3 900 htv - Muu Suomi 4 000 htv
Kasvaa 1,3 miljardia €
- Uusimaa 640 M€ - Muu Suomi 660 M€
Kasvaa 640 miljoonaa €
0,8 % Uudenmaan BKT:sta 0,3 koko Suomen BKT:sta
100 miljoonaa €
Verotulot yhteensä 210 miljoonaa €
- Yhteisöverot 20 M€ - Kiinteistöverot 5 M€ - Kunnallisverot 50 M€ - Arvonlisäverot 110 M€ - Tuote- ja tuotantoverot 25 M€



Suomen logistisen kilpailukyvyn edistäminen

Rautatielogistiikka



Elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistamiseksi tarvittavat infrainvestoinnit ~ 8 Mrd€

Ratahanke (hankkeista osa on mahdollista toteuttaa myös vaiheittain)		Alustava arvio M€*	Tavoitteet ja vaikutukset	Mtn (2018)
1.	Vainikkala-Tahkoluoto/Hanko 25 tonnin akselipaino	150	- Neljän reitin varrelta puuttuvan osuuden (Riihimäki–Hakosilta 48 km, Kokemäki–Harjavalta 12 km, Mäntyluoto–Tahkoluoto 13 km, Hyvinkää–Kirkniemi 77 km) akselipainon nosto. - Mahdollistaa koko transitoreitille Vainikkala–Tahkoluoto/Hanko 25 tonnin akselipainon, joka on IVY-liikenteen standardiminimi.	1,6 - 3,7
2.	Kolmas raide Riihimäki–Tampere	n. 3600	- Varmistaa tavaraliikenteen kulkuolosuhteet rataosuudella, jossa on paineita sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kasvulle - Merkittävä myös Vuosaaren sataman toimintaedellytysten kehittämisen kannalta	5,1
3.	Luumäki-Imatra (LUIMA), II vaihe [ELVYTYS]	200	- Kaksoisraiteen täydentäminen Luumäen ja Joutsenon välille, edellytys myös rajaliikenteen merkittäväälle kasvulle Imatrankoskella. - Metsäteollisuuden raaka-aineiden saatavuus sekä venäjältä että karjalan radalta, tuotekuljetukset vientisatamiin	4,6
4.	Juurikorpi–Kotka kaksoisraide	60	- Kaksoisraiteen jatkaminen Juurikorvesta Mussaloon liikenteellisen pullonkaulan poistamiseksi. Tärkeä erityisesti VAK-kuljetusten läpäisykyvyn ja turvallisuuden kannalta.	6,5
5.	Akselipainon nosto Vainikkala–Kotka/Hamina	?	- Akselipainon nosto edelleen tärkeimmällä transitoreitillä nostaa Suomen reitin kilpailukykyä. - IVY liikenteen standardiminimi on 25 tn, mutta rataa ja kalustoa rakennettu merkittävässä määrin jo 27 tn ja 30 tn -akselipainoille	6,5 – 12
6.	Kapasiteetin nostaminen Luumäki–Vainikkala ja/tai Imatra–Imatrankoski	Lä-Vna 150 Im-Imt 100	- Yhteydet keskeisille raja-asemille toimivat kapasiteettiensa äärirajoilla - Luumäki-Vainikkala rataosuuden sekä Vainikkala-Buslovskaja-raja-asemien välin kaksiraiteistamiset edistäisivät sekä matkusta- että tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä - Imatrankosken raja-aseman kehittäminen voi toimia osittain vaihtoehtona Luumäki–Vainikkala-yhteyden kehittämiseksi	Lu-Vna 7,8 Im-Imt 2
7.	Hyvinkää–Karjaa–Hanko kapasiteetin kasvattaminen	30	- Kapasiteetin kasvattaminen vastaamaan kysyntää esimerkiksi liikennepaikkoja lisäämällä ja parantamalla - Parantaa myös Hangon sataman saavutettavuutta	1,6
8.	Raakapuureittien kapasiteetin kasvattaminen Savossa ja Karjalassa	80 Nrl-Uim 30	- Uudet liikennepaikat ja nykyisten kehittäminen sekä turvalaitteiden kehittäminen rataosuuksien läpäisykyvyn parantamiseksi - Niirala–Säkänieniemi ja Joensuu–Uimaharju-reitin sähköistäminen	Savo 1,7-2,9 Karjala 0,5-2,5
9.	Raakapuuhuollolle keskeisten huonokuntoisten ratojen perusparannus [ELVYTYS]	Kon-Äm 90 Häv-Ilo 45 Srj-Hpj 135	- Huonokuntoisten ratojen perusparannus varmistamaan puuraaka-aineiden saatavuus merkittäviltä hankinta-alueilta myös tulevaisuudessa - Kontiomäki-Ämmänsaari 12 km, Heinävaara-Ilomantsi 47 km sekä Saarijärvi-Haapajärvi 135 km	Kon-Äm 0,5 Häv-Ilo 0,2 Srj-Hpj 0,4
10.	Oulu–Kontiomäki kapasiteetin nosto ja Oulun kolmioraide	40	- Välytyskyvyn lisäys rataosuudella, jolle lisäliikenteen soveltaminen erittäin haastavaa - Merkittävä reitti sekä kotimaisen teollisuuden raaka-aineiden saatavuudelle että kauttakulkuliikenteelle	6,4
11.	Kapasiteetin kasvattaminen Ylivieska–Oulu–Kemi (Laurila)	n. 1000	- Kapasiteetin nostaminen mahdollistamaan liikennemäärien kasvu - Kaksoisraide Ylivieska–Oulu sekä uudet liikennepaikat ja turvalaitteparannukset Oulu–Kemi	Yv-Oi 6,2 Oi-Kem 1,2

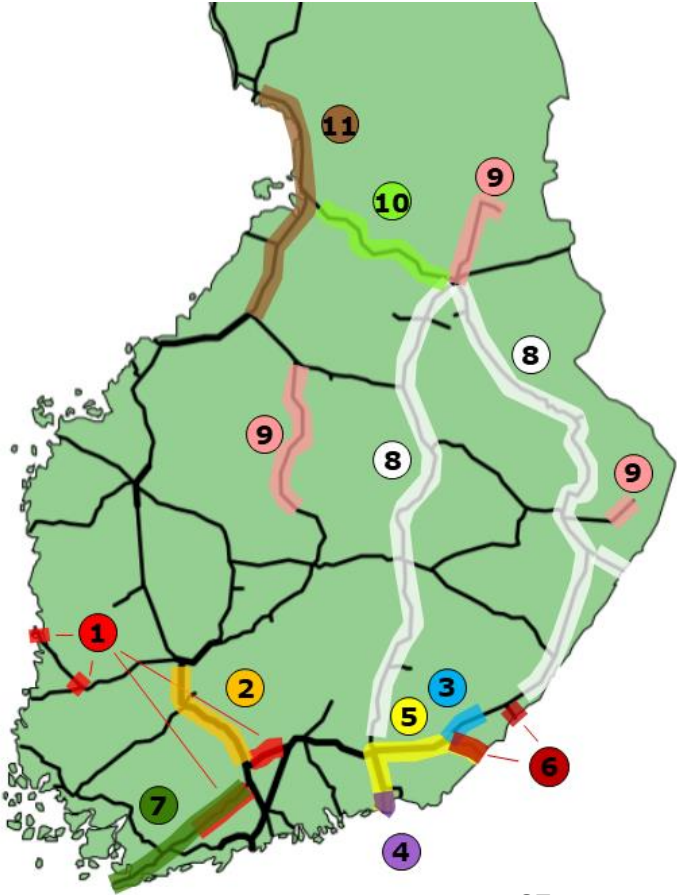
Toimenpiteiden keskeiset vaikutukset

1. Metsäteollisuuden raaka-aineiden saatavuus
2. Teollisuuden tuotekuljetukset vientisatamiin
3. Teollisuuden raaka-aineiden saatavuus venäjältä / kauttakulkuliikenne

Suomen kilpailukyvyn edistäminen

Ilmastomuutoksen torjunta

Alueiden elinvoima ja saavutettavuus



*Kustannusarviot suuntaa-antavia, kaikista ei yksilöityä tietoa saatavissa

Kiitos!