

11.1.2020

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

VNS 6/2020 vp

VR-Yhtymän kommentit Suomen kestävän kasvun ohjelma

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

1. Raideliikenteen kehittäminen ja digitalisaation hyödyntäminen on elinehto Suomen kilpailukyvyllä ja kestäväälle kasvulle

Raideliikenteen kehittäminen ja sitä vauhdittava digitalisaatio on elinehto Suomen kilpailukyvyllä ja kestäväälle kasvulle. Raideliikennehankkeet edesauttavat Suomen hiilineutraaliustavoitteiden saavuttamista ja tukevat vihreää siirtymää. Hankkeet täyttävät myös useita kansallisia vaikuttavuuskriteerejä, kuten laaja-alaisuus, talouskasvun edellytysten vahvistaminen, vaikutukset työllisyyteen ja kilpailukykyyn sekä nettopäästövähennyksiin. Lisäksi raideliikennehankkeet tukevat toipumista koronakriisistä sekä sosiaalista ja alueellista eheyttä.

Raidehankkeet täyttävät Recovery and Resilience Facility -asetuksen mukaiset kriteerit, kuten pitkän aikavälin positiivisten vaikutusten luomisen, vihreän siirtymän ja digitalisaation tukemisen sekä muodostavat yhtenäisiä kokonaisuuksia. Lisäksi raideliikennehankkeilla on vahva rooli Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa, jonka tavoitteena on EU:n talouden muuttaminen kestäväksi ja ilmastoneutraaliuden saavuttaminen vuoteen 2050 mennessä. Elpymistoimien osalta painotetaan erityisesti vihreää ja digitaalista siirtymää.

Suomi on sitoutunut puolittamaan liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä. Ympäristöystävällinen, turvallinen ja energiatehokas raideliikenne on osa ratkaisua ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Rautatieliikenteen energiatehokkuus on kuusinkertainen maantieliikenteeseen nähden ja rautatieliikenteen päästöt muodostavat alle prosentin liikenteen päästöistä. Raidejärjestelmän energiatehokkuutta voidaan lisätä parantamalla raideverkon läpäisykykyä ja nostamalla kapasiteettia sekä kalustoteknisin toimenpitein, esimerkiksi investoimalla tehokkaampaan sähkövetoiseen kalustoon.

Siirtymä fossiilittomaan liikenteeseen edellyttää bensiinin ja dieselin korvaamista muilla käyttövoimilla, kuten uusiutuvilla polttoaineilla ja sähköllä. Raideliikenteellä on tässä merkittävä rooli, sillä valtaosa junaliikenteestä kulkee jo nykyisellään uusiutuvalla energialla tuotetulla sähköllä. Rataverkon sähköistämisen jatkaminen on vaikuttava keino päästöjen vähentämiseksi. Nostamalla rautateiden markkinaosuutta matkustaja- ja tavaraliikenteessä voidaan yhteiskunnan päästöjä laskea.

11.1.2020

Raideliikenteen kehittäminen on elinehto Suomen kilpailukyvyille ja kestäväälle kasvulle. Tehokas raideliikenne on edellytys Suomen menestyvälle viennille. Tavaraliikenteessä raideliikenteen osuus Suomessa on 28%, mikä on huomattavasti EU:n keskiarvoa (17,4%) korkeammalla tasolla. Tätä kehitystä tulee edelleen tukea.

Suomessa on matkailun näkökulmasta kattavat junayhteydet eri puolelle Suomea. Yöjunat ovat ekologinen tapa matkustaa ja houkutteleva valinta myös ympäristötietoisille matkailijoille. Lisäksi Suomesta on nopea junayhteys Pietariin sekä yöjunayhteys Moskovaan. Kattavat ja digitaalisiin ratkaisuihin perustuvat matkaketjut houkuttelevat matkustajia kestävien kulkumuotojen käyttäjiksi.

2. Ohjelman painopiste 4: Kestävän infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistaminen

2.1. Junien laajakaistayhteyksien parantaminen

Radanvarren tiedonsiirtokapasiteetti ei ole nykyisellään riittävä junamatkustajien datankäyttötarpeisiin vastaamiseksi. Yhteys on paikoitellen heikko ja katkeileva. Verkkoa tulisi vahvistaa radanvarteen sijoitettavilla mastoilla.

VR:n ja operaattoreiden yhteinen näkemys on, että junamatkustajien datapalveluiden parantaminen vaatii sekä junien vahvistinteknologian uudistamista että mobiiliverkon tukiasemien ja niiden tarvitsemien mastojen lisäämistä. VR on aloittanut junien WLAN-verkon uudistamisen. Tämä VR:n toimenpide parantaa WLAN-verkon toimivuutta junan sisällä, mutta tarvitsisi tuekseen mobiilitukiasemaverkoston tiivistämistä.

Investointien karkea hinta-arvio pääväylien osalta olisi noin 20-25 miljoonaa euroa, mikä kattaa noin sata radanvarteen sijoitettavaa mastoa tukiasemineen ja siirtoyhteyksineen. Koko Suomen rataverkon kapasiteetin kasvattaminen olisi investointina alustavan arvion mukaan noin 80-90 miljoonaa euroa.

Radanvarren mobiiliyhteyksiä kehittämällä voidaan yhtäaikaaisesti vahvistaa Suomen asemaa digiratkaisujen edelläkävijänä ja tukea suomalaisten liikkumista mahdollisimman ympäristöystävällisesti. Toimivat internetyhteydet junissa kannustavat suomalaisia valitsemaan matkustusmuodoksi junan ja palvelevat erityisesti työmatkustusta kaupunkien välillä.

VR ja teleyritykset esittävät, että junien laajakaistayhteyksien parantaminen nostetaan hankkeeksi, johon myös valtio osallistuu. Laajakaistayhteyksien parantaminen olisi mahdollista toteuttaa v. 2027 mennessä.

11.1.2020

EU:n elpymistukivälineen rahoitusta olisi mahdollista käyttää junien kuuluvuuden parantamiseen. Projekti tukisi hallituksen aktiivista raidepolitiikkaa, liikkuvaa ja monipaikkaista työtä, parantaisi pitkäjänteisesti infrastruktuuria ja vahvistaisi yhteiskunnan digitalisaatiota. Hanke vastaa esimerkillisesti kestävästä infrastruktuurin ja digitalisaation vahvistamiseen, joka on yksi EU:n elpymispaketin painopisteistä. Matkaviestinverkon signaalin vahvistaminen junissa on mainittu myös Liikenne 12 -suunnitelmaluonnoksessa.

2.2. Raideinfrainvestointiehdotukset edistämään kulkumuotosiirtymää ekologiseen raideliikenteeseen

Matka-aikojen nopeuttaminen – nykyisen rataverkon tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma ~ 60 M€

- Nopeasti käynnistettävänä ja nopeavaikutteisena keinona junamatkustamisen houkuttelevuuden lisäämiseksi tarvitsemme määrätietoisien paikallisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelman.
- Suomen rataverkolla on jatkuvasti 80-100 ylimääräistä radan huonosta kunnosta johtuvaa nopeusrajoitusta.

Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus – nykyinfran parantamispaketti ~ 200 M€

- Heti käynnistettävissä olevien toimenpiteiden kokonaisuus kahdeksalla rataosuudella eri puolilla Suomea.

Kaksoisraide Luumäki-Joutseno -välille, 200 M€

- Suomen viikkain yksiraiteinen rataosuus Luumäen ja Imatran välillä muodostaa merkittävän pullonkaulan sekä matkustaja- että tavaraliikenteelle.

Elijärvi-Röyttä – yhteysvälin sähköistäminen osana Laurila-Haaparanta-yhteyden sähköistämistä ~ 11 M€

- Laurila-Tornio sähköistyksen hyöty jäämässä hyvin marginaaliseksi, jos sähköistys ei kata kokonaisuudessaan Elijärvi-Röyttä-väliä.
- Outokumpu on valmis siirtämään Elijärvi-Röyttä-rikastekuljetukset rautateille, mikäli liikenteen hoitoon tarvittavat lisäsähköistykset toteutetaan ja samalla valtion verkon rataosuudet kunnostetaan.

(Hankkeiden 2.1. ja 2.2. tarkemmat tiedot ovat liitteenä olevassa pp-esityksessä.)

2.3. Kansallinen digiratahanke

Digirata on valtakunnallinen hanke, jossa valmistaudutaan ottamaan käyttöön moderni eurooppalainen rautatieliikenteen ohjausjärjestelmä ERTMS. ERTMS mahdollistaa kapasiteetin noston, liikennöintitiheyden tiivistämisen, paremman täsmällisyyden, vahvistaa entisestään hyvää

11.1.2020

raideliikenteen turvallisuustasoa sekä parantaa energiatehokkuutta. Lisäksi Digirata on edellytys tulevaisuuden uusien digitaalisten ratkaisujen kehittämiseksi. Digirata-hanke edellyttää toimivaa, LTE- eli 4G- ja 5G-standardeihin perustuvaa, FRMCS-määrittelyjen mukaista tekniikkaa.

3. Lopuksi

Joukkoliikenteen käyttäjien määrä romahti dramaattisesti koronaepidemian johdosta. Rautatieliikenteessä matkustajamäärät olivat keväällä alimmillaan 90% edellisvuotta alhaisemmalla tasolla. Matkustus elpyi hieman kesää kohti pääasiassa vapaa-ajan matkustuksen ansiosta. Työ- ja liikematkustus ovat pysyneet koko ajan alhaisella tasolla. Uusimmat koronarajoitukset ovat vähentäneet junamatkustusta entisestään ja matkamäärät ovat pudonneet noin -60% viime vuoden vastaavasta ajankohdasta. Sama trendi koskee joukkoliikennettä laajemminkin.

Matkustajien paluu kestävän joukkoliikenteen pariin tulee olemaan hidasta. On tärkeää pitää joukkoliikenne elinvoimaisena ja matkustajia houkuttelevana liikennemuotona koronakriisin yli.

Suomi ei tule saavuttamaan ilmastotavoitteitaan ilman joukkoliikenteen ja rautatielogistiikan vahvaa roolia ja kasvavaa kulkumuoto-osuutta.

VR Yhtymä Oy

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Liitteet

VR Groupin ehdotukset digi- ja raideinfrahankeista Suomen kestävän kasvun ohjelmaan