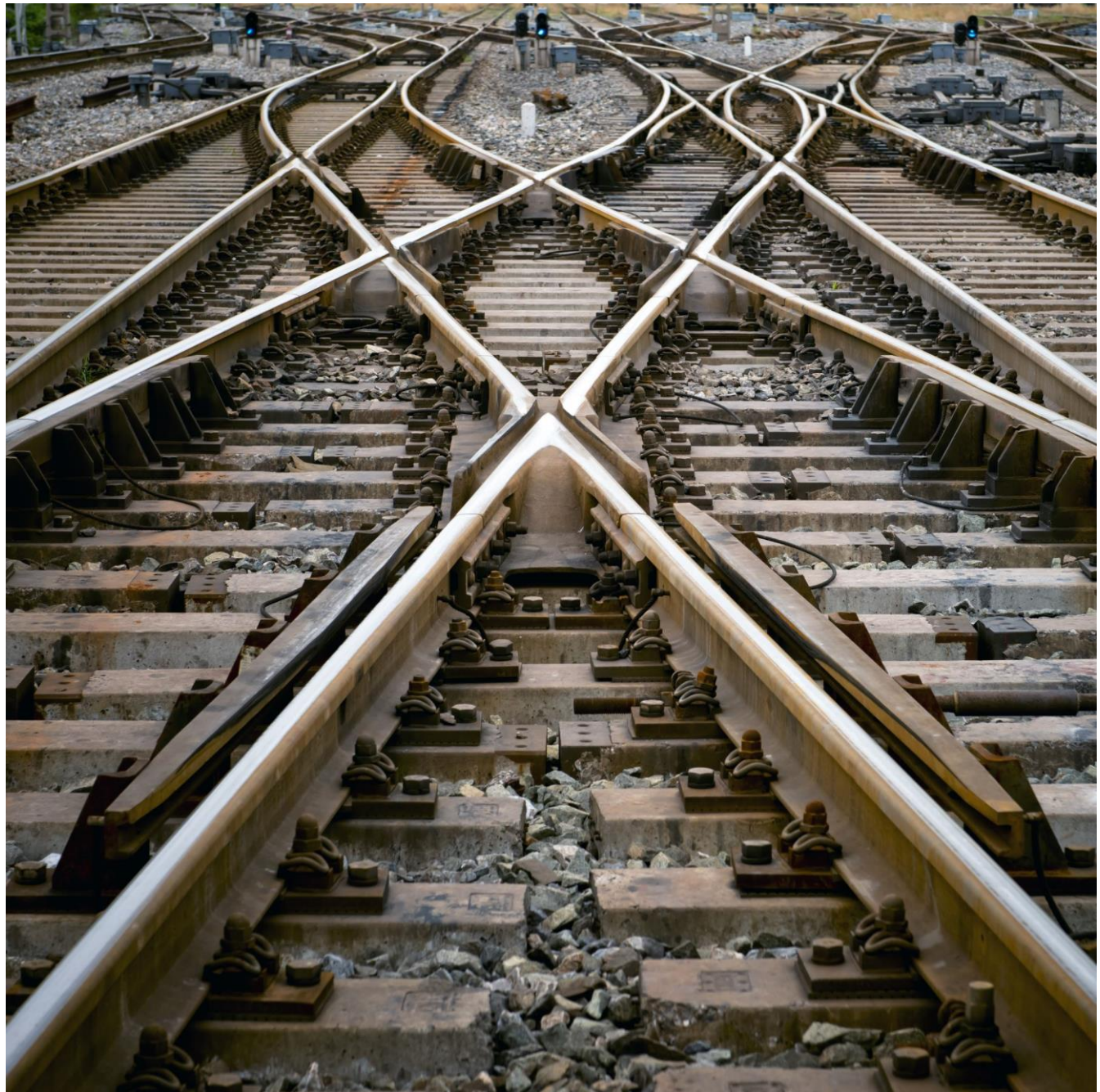




Toukokuu 2024

Pro Rautatie ry:n
kannanotto
Liikenne 12
-suunnitelman
päivitykseen
vuosille 2025–2036



Pro Rautatie ry:n keskeiset näkökulmat

Pro Rautatie ry:llä on kolme raideliikenteen keskeistä näkökulmaa huomioitavaksi valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitykseen:

- 1) Kasvatetaan henkilöjunaliikenteen kulkutapaosuutta.
- 2) Rataverkon korjausvelka kuriin.
- 3) Helpotetaan tavaraliikenteessä siirtymistä päästöttömään raideliikenteeseen.

Liikenne 12:ssa on tärkeää näkyä sekä suunnitelmakauden alussa nopeasti toteutettavia ratkaisuja junaliikenteen lisäämiseksi että koko 12-vuotisen suunnitelmakauden jatkuvaa, yksittäiset hallituskaudet ylittävää pitkäjänteisyyttä, ennustettavuutta ja selkeitä tavoitteita.

Nykytoimet eivät ole riittäviä liikenteen päästövähennystavoitteisiin pääsemiseksi ja kasvihuonekaasupäästöjen puolittamiseksi jo vuoteen 2030 mennessä ja poistamiseksi vuoteen 2045 mennessä.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman onkin välttämätöntä tähdätä uusiin ja vaikuttaviin toimiin liikenteen päästöjen vähentämiseksi. Liikenne 12:ssa on tärkeää huomioida raideinfran lisäksi liikenteen palvelut, liikkumistarpeet, matkaketjujen ja solmupaikkojen toimivuus, elinkeinoelämän kuljetusketjujen toimivuus, ympäristöhaittojen vähentäminen sekä liikenteen energiatehokkuus.

Junaliikenteen edistäminen on keskeinen osa alue- ja kaupunkikehittämistä. Alueet ja kunnat tarvitsevat Liikenne 12:sta keinoja ja mahdollisuuksia päästöttömään raideliikenteeseen. Liikennejärjestelmän toimivuus vaikuttaa olennaisesti ihmisten asuinpaikan valintaan sekä yritysten sijoittumiseen ja tuotantokustannuksiin. Raideliikenteellä on suuri välityskyky ja se mahdollistaa muun muassa tiiviin kaupunkirakentamisen.

1) Kasvatetaan henkilöjunaliikenteen kulkutapaosuutta (1/3)

Suomi on tunnettu pitkistä etäisyyksistään, mutta noin 87 % väestöstämme asuu taajamissa. Alueet haluavat tarjota kestäviä ja kilpailukykyisiä liikennepalveluita asukkailleen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.

Junaliikenteen järjestämistavasta riippumatta on tärkeää kasvattaa raideliikenteen kulkutapaosuutta.

Henkilöjunaliikennettä toteutetaan Suomessa

- markkinaehtoisesti kaupallisin perustein
- valtion tilaamana
- kuntien tilaamana.

Markkinaehtoista liikennettä on lähtökohtaisesti reiteillä, joissa on riittävästi kysyntää kattamaan kustannukset sekä kapasiteettia radoilla ja asemilla. Henkilöjunaliikenne on Suomessa avattu kokonaisuudessaan kilpailulle vuoden 2021 alusta. Lupaedellytykset täyttävillä rautatieyrityksillä on avoimen markkinoille pääsyn periaate, Open Access -malli. Suomen markkinoille tulo edellyttää käytännössä kaluston hankintaa Suomen poikkeavan raideleveyden takia.

Pro Rautatie ry:n huomiot:

- Uusien toimijoiden mukaantuloa Suomen raideliikenteeseen ja sitä kautta markkinaehtoisen liikenteen kilpailullisuutta voidaan edistää kilpailuttamalla valtion tai kuntien tilaama junaliikenne sekä perustamalla julkisesti omistettu kalustoyhtiö.
- Kulkutapaosuuden kasvattaminen edellyttää riittävän korkeaa palvelutasoa ja asiakaslähtöisiä aikatauluja.
- Toimiva junaliikenne ja sen lisääntyvä käyttö mahdollistaa myös muiden liikenteen palveluiden ja elinkeinojen kasvun. Myös toisin päin: panostukset syöttöbussien, jalankulun, pyöräliikenteen, taksipalveluiden, mikroliikkumisen jne. toimintaedellytyksiin ja esimerkiksi niiden liikenne-turvallisuuteen helpottavat junaliikenteen käyttöä ilman omaa autoa.
- Myös liikennejärjestelmän ulkopuolisilla päätöksillä voi olla välittömiä vaikutuksia junaliikennemarkkinaan, esim. liikennepalvelujen arvonlisäveron muutokset.

1) Kasvatetaan henkilöjunaliikenteen kulkutapaosuutta (2/3)

Valtion tilaaman junaliikenteen hankkii nykyisin liikenne- ja viestintäministeriö. Tämänhetkinen ostoliikennesopimus VR:ltä on voimassa vuoden 2030 loppuun ja se käsittää mm. Etelä-Suomen pidempimatkaisen taajamaliikenteen, kaukoliikenteen kiskobussiliikenteen, säännöllisen Lapin yöjunaliikenteen sekä joitakin markkinaehtoista liikennettä täydentäviä kaukoliikennevuoroja. Ministeriö valmistautuu nykyisen sopimuskauden päättymiseen ja valtion hankkiman liikenteen avoimeen ja syrjimättömään kilpailutukseen.

Kuntien tilaamaa liikennettä on toistaiseksi sellaisenaan vain Helsingin seudulla, jossa HSL-kuntayhtymä on lain mukaan toimivaltainen viranomainen hankkimaan liikennettä. Muualla Suomessa toimivaltainen viranomainen on toistaiseksi liikenne- ja viestintäministeriö, ja kunnat voivat osallistua sen hankkiman liikenteen rahoitukseen. Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman mukaisesti myös muille kunnille, kuntayhtymille ja alueille mahdollistetaan ostoliikenteen järjestäminen.

Pro Rautatie ry esittää:

- Valtion ostoliikenteen budjettia nostetaan nykyisestä 35 M eurosta/vuosi → 50 M euroon/vuosi uudella sopimuskaudella, jotta raideliikenteen palvelutasoa voidaan nostaa riittävälle tasolle siellä, missä se ei markkinaehtoisesti ole mahdollista.
- Alueille annetaan hallitusohjelman mukainen oikeus tilata ja järjestää paikallisjunaliikennettä alueillaan.
- Junaliikenteen palvelutasoa on sen tilaajasta tai toteuttajasta riippumatta suunniteltava aiemmin toteutuneen tarjonnan sijaan palvelemaan käyttäjien erilaisia liikkumistarpeita.
- Valtion tulee paketoida alueiden paikallisjunien tarvitsemia uusia pysäkkejä yhteen, ja viedä niitä yhdessä Väyläviraston investointiohjelmissa eteenpäin.

1) Kasvatetaan henkilöjunaliikenteen kulkutapaosuutta (3/3)

Valtion ja suurimpien kaupunkiseutujen MAL-sopimuksista (maankäyttö, asuminen ja liikenne) on tullut tehokas ja vakiintunut väline kehittää kaupunkiseutuja pitkäjänteisesti ja laaja-alaisesti yhdessä. Menettely vahvistaa myös seutujen sisäistä yhteistyötä. Sopimuksissa määritellään valtion ja kaupunkiseutujen yhteiset tavoitteet ja konkreettiset toimenpiteet lähivuosien asuntotuotannolle sekä kestävän yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Suomesta puuttuu tällä hetkellä parlamentaarinen visio pidempiaikaisesta, hallituskaudet ylittävästä **liikennepolitiikasta koskien maakuntakeskusten yhteyksiä** Helsinkiin sekä kytkeytymisestä kansainväliseen junaliikenteeseen Helsingistä Baltian kautta. Nykyisin valtio käyttää rahaa esimerkiksi yli 3 tunnin junamatkan päässä olevien maakuntien lentoliikenteen ostamiseen, vaikka fokuksen pitäisi olla junaliikenteen sujuvoittamisessa ja kilpailukyvn parantamisessa.

Pro Rautatie ry esittää:

- Nostetaan raideliikenne MAL-neuvotteluissa omaksi kokonaisuudekseen, johon ohjataan vähintään 25 % MAL-alueen liikenteen rahoituksesta raideinfrastruktuurin parantamiseen sekä raideliikennöinnin tukemiseen.
- Turvataan koko 12-vuotisen aikajänteen hankkeiden suunnitteluvalmius ja TEN-T-verkon hankkeiden EU:n CEF-rahoituskelpoisuus. Turvataan suurten ratahankkeiden suunnittelun jatkuminen ja tehdään päätökset hallitusohjelmassa mainittujen yhteysvälien rakentamisesta.
- Mahdollistetaan junaliikenteen kasvu ja lisäkalustohankinnat edistämällä säilytys- ja kunnossapitovarikoita esimerkiksi HSL-alueen lähijunaliikenteelle.
- Luodaan parlamentaarinen visio maakuntakeskusten ja Helsingin välisten junayhteyksien sujuvoittamisesta.
- Viedään eteenpäin kansainvälisiä yhteyksiä edistämällä Helsinki–Tallinna-välin junayhteyden suunnittelua.

2) Rataverkon korjausvelka kuriin

Suomen yksiraiteinen ja huonokuntoinen rataverkko lisää häiriöitä eikä nykyisellään vastaa elinkeinoelämän eikä elämystalouden, esimerkiksi matkailun, tarpeisiin. Uudet ratainfrainvestoinnit ovat edellytyksenä myös henkilöjunaliikennemarkkinan kasvulle ja kilpailun lisäämiselle.

Rataverkon korjausvelka näkyy rataverkon nopeusrajoituksina ja junaliikenteen täsmällisyyttä heikentävinä vikoina. Toisin kuin tieverkolla rautateiden korjausvelasta yli puolet on tällä hetkellä pääverkolla. Rataverkolla oli korjausvelkaa vuoden 2023 alussa noin 1,5 mrd. euroa, josta pääväylillä n. 923 miljoonaa euroa (v. 2020 n. 701 miljoonaa euroa). Korjausvelka on nopeassa kasvussa kustannustason nousun takia.

Vihreän siirtymän investointien saaminen Suomeen lisää painetta rataverkon toimintavarmuuden ylläpitämiseksi. Myös kotimaisen puun kysyntä on kasvanut Venäjän tuonnin loputtua ja lisännyt maan sisäisiä raakapuukuljetuksia rataverkolla.

Euroopassa on noussut esille Suomen saaminen yhtenäiseksi muun **Euroopan raideleveyden** kanssa. Tämä laskisi kaluston hyödyntämisen myötä raideliikenteen kustannuksia lähemmäs eurooppalaista tasoa.

Pro Rautatie ry esittää:

- Ratarakenteiden ikääntyessä tarvitaan hoidon lisäksi myös korjauksia. Huomioidaan riittävässä rahoituksessa vihreän siirtymän investointien rakentamisvaiheen ja tuotannon kuljetusten tarpeet.
- Lisätään yksiraiteisten rataosuuksien kohtaupaikkoja ratakapasiteetin välityskyvyn parantamiseksi.
- Paketoidaan lähijunaliikenteen seisakkeita valtakunnantasolla yhteen ja haetaan aktiivisesti yhteistä EU-rahoitusta, jota on saatavilla suunnitteluun 50 % ja toteutuksiin 30 %.
- Laaditaan selvityksen perusteella pitkäaikainen toimenpidesuunnitelma raideleveyden muuttamiseksi ja käynnistetään pilottihanke.

3) Helpotetaan tavaraliikenteessä siirtymistä päästöttömään raideliikenteeseen

Vihreä siirtymä ja toimenpiteet kohti fossiilitonta tulevaisuutta ovat yrityksille ja Suomen teollisuudelle arkipäivää. Yritykset tarkastelevat ilmastotavoitteidensa saavuttamiseksi ja CO₂-päästöjensä vähentämiseksi laajasti kaikkia keinoja, ja rautatiekuljetusten lisääminen on yksi keinoista. Rautateitä hyödynnetään sekä raaka-aineiden että valmiiden tuotteiden kuljettamiseksi satamiin ja kotimaan asiakkaille.

Suomi on kuljetusintensiivinen ja logistiikkariippuvainen maa, ja teollisuusyritysten kustannuskilpailukyvyn parantaminen suhteessa esim. Keski-Euroopan kilpailijamaihin on tärkeää. Yritysten nykyisenä haasteena ovat mm. rataverkoston läpäisykyky ja vaunukaluston riittävyys. Kuljetuksia on paljon, joten pienilläkin nostoilla esimerkiksi akselipainoihin ja junien pituuksiin saadaan iso kerrannaisvaikutus.

Tavaraliikenteessä edistetään yhdistettyjä kuljetuksia, joissa konttien runkokuljetus tapahtuu junalla yhdistettyjen kuljetusten terminaalista toiseen.

Pro Rautatie ry esittää:

- Edistetään yhdistettyjen kuljetusten terminaaliverkoston määrällistä ja laadullista tasoa.
- Edistetään multimodaaliterminaalialueiden Helsingin seudulle kuljetusten edellytysten parantamiseksi huomioiden Tallinna-tunnelin raiteenvaihtotarpeet.
- Osoitetaan tavaraliikenteessä riittävä rahoitus mm. uusiin ja olemassa oleviin raakapuun kuormauspaikkoihin.
- Edistetään myös tavaraliikenteen raidekaluston siirtoa julkiseen kalustoyhtiöön.