

24.2.2022

Julkinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

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 lausuu siitä seuraavaa:

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 terminaleja. Päivitetty TEN-T-asetus tulee ottaa myös huomioon, mikäli uudistetaan asetusta maanteiden ja ratojen pääväylistä ja niiden palvelutasosta.

Muutosten tavoitteena on parantaa energiatehokkaan ja ympäristöystävällisen rautatieliikenteen kilpailukykyä sekä vauhdittaa multimodaalisten kuljetusten ja matkaketjujen syntymistä. Ehdotuksella tavoitellaan tehokasta EU:n laajuisista 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 Skandinaavia–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

24.2.2022

Julkinen

ovat liikennejärjestelmänäkökulmasta vilkkaat pääväylät, tulee tämän muutoksen vaikutukset VR:n näkemyksen mukaan analysoida huolellisesti etenkin ratakapasiteetin jaon ja valtakunnallisen raideliikennejärjestelmän toimivuuden osalta.

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

Rautatieliikenneinfrastruktuurin osalta VR toteaa seuraavaa:

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.

Akselipaino ja 740 metrin junapituus

Nykyisin ydinverkon tavaraliikennetoja 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 kilpailukyvyyn säilyttämiseksi. Etenkin kansainvälisissä kuljetuksissa akselipainon merkitys korostuu, sillä IVY-maissa 25 tonnin akselipaino on standardi. Esimerkiksi transitokuljetuksissa Suomen reitin kilpailukyky kärsii, jos IVY-maiden rautatiekalustoa ei saada kuormattua täyteen kuormaan.

Suomen 25 tonnin rataverkko koostuu nykyisin erinäisistä yksittäisistä rataosista, joiden väliltä puuttuu tosiasiallinen mahdollisuus operoida 25 tonnin akselipainolla. 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 25,0 tonniin.

VR katsoo, että 740 m junapituus on vähimmäisvaatimus tehokkaan ja kilpailukykyisen rautatielogistiikan osalta, eikä infraa koskevista vaatimuksista tule tinkiä tai korvata niitä muilla järjestelyillä. Vilkkaillo 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.

24.2.2022

Julkinen

Vihreän siirtymän edistämiseksi rautatielogistiikan kilpailukykyä eli 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.

Liikenteen aikatauluttaminen perustuu 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 Raahan 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 koskisi vaatimus kuormaulottumasta 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 terminaalien säilymistä Oulussa ja uuden terminaalien 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 henkilöliikennetadoilla 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 henkilöliikennetadoilla 160 km/h nopeutta koskeva vaatimus.

VR korostaa tässä yhteydessä, että matka-aika on yksi tärkeimmistä kilpailutekijöistä sekä matkustajaliikenteen että logistiikan asiakkaiden keskuudessa. Mikäli rautatieliikenteen kulkumuoto-osuutta halutaan nostaa, tulee rataverkon kunnosta huolehtia siten, että kilpailukykyiset matka-ajat 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

24.2.2022

Julkinen

täsmällisyyttä. Digirata on merkittävä investointi rautatieliikenteeseen ja sen kokonaisbudjetti raitinfran 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 rautatieturvallaitteita, 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 kehitymisestä 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 rahtiterminaaaleja on riittävästi. Käytännössä jäsenvaltioiden on laadittava kahden vuoden kuluessa asetuksen voimaantulosta multimodaalisia rahtiterminaaaleja koskeva markkinaselvitys sidosryhmiä kuullen. Selvityksen perusteella jäsenvaltioiden on laadittava toimintasuunnitelma siitä, miten multimodaaliterminaaaleja 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 riittävästi, 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 terminaaaleissa tulee mahdollistaa mahdollisimman pian.

24.2.2022

Julkinen

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 tulisikin 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: raitioiteihin, sähköbussseihin 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-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 kunnossapidetaan 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 näkemyksensä, että perusväylänpidon rahoitustason tulee olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Perusväylänpidon rahoituksen lisäksi myös kehittämisinvestointien rahoitustason tulee pysyä riittävällä ja tarvittaessa indeksikorjatulla tasolla.

24.2.2022

Julkinen

Meriliikenteen infrastruktuuri

Asetuksessa määritellään merisatamat ydin- ja kattavan verkon osalta sekä niihin liittyvät maantie- ja rautatieverkot. Meriliikenteen infrastruktuurin osalta on huolehdittava Suomen reitin kilpailukyvästä kansainvälisten multimodaalisten kuljetusketjujen ja etenkin transitoliikenteen osalta, johon mm. talvimerenkulun ominaispiirteet ja EU:n päästökauppa osaltaan vaikuttaisivat.

Lopuksi

Rautatieliikenteen kannalta asetusehdotus on kokonaisuudessaan myönteinen ja toteutuessaan tukee raideliikenteen kilpailukykyä sekä parantaa matkustukseen ja elinkeinoelämälle tarjottavien kuljetusratkaisujen laatua ja luotettavuutta.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat