

Asia: VN/18780/2023-LVM-180

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Liikennejärjestelmäsuunnitelman strategiset linjaukset ovat kannatettavia, mutta suunnitelmassa esitetyt alueelliset painotukset jäävät varsin yleiselle tasolle. Suunnitelmaan olisi myös hyvä saada skenariotarkasteluja eri rahoitustasojen vaikutuksista väyläverkon kehittämiseen.

Taustalla on valtion vaikea taloustilanne, ja se näkyy rahoitusohjelmassa luonnollisesti siten, ettei liikennejärjestelmän kehittämistarpeet tule ylipäättään riittävästi huomioiduksi. Tämä syö mm. tavoiteltavaa alueiden saavutettavuuskehitystä, kilpailukykyä ja elinvoiman säilyttämistä.

Lisäongelmia liikennejärjestelmätavoitteiden osalta syntyy, mikäli perusväylänpidon talousraami jää vuosina 2026–2028 rahoitusohjelmassa esitetylle alhaiselle kehystasolle. Syntyy monella tapaa hankala määrärahakuoppa, mikäli perusväylänpidon rahoitustasoa esitetään lisättävän vasta vuodesta 2029 eteenpäin.

Suomessa parhaillaan käynnissä olevan teollisuus- ja palvelurakennemuutoksen sekä alueiden kilpailukyyn ja kehittymisen vuoksi suunnitelmassa tulee painottaa enemmän eri alueiden ja maakuntakeskusten välistä saavutettavuutta kestäväällä joukkoliikenteellä (matka-ajat ja solmuasemien toimivuus).

Työvoiman saatavuus ja arjen sujuva liikenne ovat kuntien ja kaupunkiseutujen elinkeinoelämän kriittinen menestystekijä.

Tämä painotus on syytä sisällyttää myös päivitettävään Liikenne12 -suunnitelmaan.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Tiivistelmä VR:n keskeisimmistä näkemyksistä:

- Väyläverkon korjausvelka on liikenteen suurin riskitekijä ja uhka suunnitelmakaudella. VR on hyvin huolissaan rataverkon korjausvelasta, jota on vähennettävä määrätietoisella korjausohjelmalla.
- Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat perusedellytys raideliikenteen kasvulle ja kilpailun edistämiseksi Suomessa. Investoinneissa tulee edistää erityisesti hankkeita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta. Isoja tulevaisuushankkeita on mm. Lentorata.
- Suomen raidemarkkinaa tulee kehittää EU-sääntelyyn ja asiakaskokemukseen perustuvan markkinaehtoisen liikenteen pohjalta samalla vahvistaen alueellista ostojunaliikennettä. Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen ja kehittäminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti.
- VR on sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä tavoitteenaan asiakaslähtöinen ja kestävä raideliikennemarkkina, johon on syntynyt lisää kilpailua ja uusia palveluja niin markkinaehtoiseen matkustajaliikenteeseen, ostoliikenteeseen kuin tavaraliikenteeseen.
- VR pitää hyvänä, että suunnitelmassa korostuu voimakkaasti huoltovarmuus, jota tuetaan parantamalla Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja liikenneyhteyksiä länteen. VR kannattaa rinnakkaiseen eurooppalaiseen raidelevyyteen siirtymisen selvittämistä ensisijaisesti Tornioista Kemin kautta Ouluun. Toimivat kansainväliset yhteydet edellyttävät nykyistä parempaa multimodaalista siirtokuormaustermiinaalia ensivaiheessa Tornio-Haaparantaan ja myöhemmin kokonaan uutta termiinaalia Ouluun, kun 1435 mm raideleveys ulottuu sinne.

Rataverkon korjausvelan purku aloitettava pääväylistä

Suomen raideliikenteen suurimpia haasteita on rataverkon korjausvelka, jonka määrä on kasvamassa noin 1,7 miljardiin euroon riittämättömän ylläpitorahoituksen vuoksi. Rataverkon huono kunto ja siitä johtuvat häiriöt vaikuttavat suoraan niin matkustaja- kuin tavaraliikenteeseen. Yli puolet

matkustajajunien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon häiriöistä. Logistiikkakuljetuksiin käytettyjä rataosuuksia on puolestaan jouduttu jopa sulkemaan radan vaarallisen huonon kunnan vuoksi ja joillain rataosuuksilla ei voida liikennöidä modernien vetureiden vaatimilla akselipainoilla.

Heikentävä ratainfra on pitkällä aikavälillä myös riski huoltovarmuudelle, jos korjausvelan kasvun annetaan jatkua.

VR pitää erittäin hyvänä, että valtion rahoitusohjelmassa perusväylänpidon rahoitustasoa esitetään korotuksia. Korjausvelan tasapainottamisella on kiire ja siihen tarvitaan oma ohjelmansa. Korotetusta rahoitustasosta huolimatta korjausvelkaa ei rahoitusohjelman perusteella saada laskuun, vaan kyse on kasvun taittamisesta. Tässä tilanteessa korjaustoimissa tulisi keskittyä liikenteen volyymin ja käyttäjien tarpeiden kannalta merkittävimpiin pääväyliin.

Suurimmille ratahankkeille on turvattava erillinen hankerahoitus

Perusväylänpitoon keskittyminen merkitsee, että väyläverkon kehittämisessä joudutaan siirtymään 2030-luvulla valikoivaan kehittämiseen, kun uutta rahoitusta ei enää riitä kehittämiseen niin paljon kuin tarve olisi. Jos kaikkeen ei ole varaa, hankkeita tulee priorisoida tai toteuttaa niitä kustannustehokkaammin.

Rataverkon toimenpiteistä pääradan peruskorjaus- ja palvelutason parannushanke erityisesti Helsinki–Tampere-osuudella on nostettava kärkihankkeeksi ja se pitää suunnitella, ohjelmoida ja rahoittaa tarvittavasti ja pitkäjänteisesti. Suomen vilkkaimmin liikennöidyn pääradan kehittäminen on välttämätöntä sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen sujuvuuden ja kehittämisen kannalta. Päärata on myös huoltovarmuuden kannalta Suomen keskeinen rataosuus. Suomenlahden kuljetusten mahdollisesti häiriintyessä pääradan yhteys Haaparantaan olisi elintärkeä teollisuudelle. Toimenpideohjelmassa hankkeelle osoitetaan määrärahoitusta noin 30 miljoonaa euroa vuodessa. Ilman koordinoitua suunnittelua radan liikennetuotanto - sekä ratatyötoteutuma kärsivät.

Rahoituksen niukkuuden vuoksi on kriittisen tärkeää löytää erillinen rahoitus isoille yli vaalikausien meneville hankkeille, kuten esimerkiksi Lentoradalle. VR pitää tärkeänä, että Lentoradan rakentamisesta tehtäisiin päätös heti seuraavan hallituskauden alussa. Lentorata mahdollistaisi junaliikenteen kasvun ja parantaisi maakuntien saavutettavuutta, sillä se nopeuttaisi ja helpottaisi junayhteyksiä maakunnista Helsinki-Vantaan lentokentälle ja auttaisi poistamaan pääradan nykyisen ratakapasiteetin pullonkaulan Pasilan ja Keravan välillä.

Hankkeiden toimeenpanossa on huomioitava liikenteellisten pullonkaulojen poistaminen sekä henkilö- että tavaraliikenteen sujuvoittamiseksi. VR toivoo myös panostuksia radanpidon tuote- ja työmenetelmäkehitykseen sekä alan innovointiin.

VR olisi toivonut, että suunnitelman toimenpide- ja taloussuunnittelua olisi avattu enemmän liikennemuodoittain (ml. rautatieliikenne). Nyt suunnitelmasta ei käy ilmi, paljonko esimerkiksi perusväylänpidosta allokoidaan rautatieliikenteelle.

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kaudella toteutettavista ratahankkeista mittavin on Digirata eli junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän uudistamisen toteutusvaihe. Kulunvalvonnan muutos on erittäin kallis, yhteensä yli miljardin euron hanke, mutta sille ei ole varsinaista vaihtoehtoa, koska nykyinen kansallinen kulunvalvontajärjestelmä (JKV) on tulossa teknisen käyttöikänsä päähän. Myös EU-sääntely velvoittaa Suomea siirtymään käyttämään eurooppalaisten standardien mukaista radiopohjaista kulunvalvontajärjestelmää (ERTMS).

Uuden järjestelmän käyttöönotto edellyttää kaluston varustelua ETCS-veturilaitteistolla, mikä tarkoittaa mittavia investointeja myös junaoperaattoreille. Digiradan vaatimat kalustoinvestoinnit voivat nostaa pienemmille junaoperaattoreille kynnystä tulla markkinoille tai liikennöidä reitillä, jos ei siinä ole mahdollista operoida JKV-ohjausta käyttäen.

Suomessa on päädytty varustelemaan ratainfra ainoastaan radiopohjaisilla ETCS-laitteilla. Muualla Euroopassa tavanomaisempaa on ratainfran kaksoisvarustelu ETCS:llä ja kansallisella kulunvalvontajärjestelmällä. Kun Suomessa ei hyödynnetä siirtymäaika, valtion tulisi tukea kaluston varustelua rautatieliikenteen kilpailukyvyyn takaamiseksi Digirata-hankkeen toteutusvaiheessa. Vastaava kansallinen tuki on käytössä käytännössä kaikissa ETCS-järjestelmään siirtyvissä Euroopan maissa ja viimeksi Ruotsin hallitus päätti helmikuussa tukimekanismin valmistelusta, jossa valtio ryhtyy tukemaan kalustoinvestointeja ERTMS:ään siirtymiseksi.

Tavoitteena asiakaslähtöinen raideliikennemarkkina, jossa on kilpailua ja uusia palveluja

VR tukee aktiivisesti hallitusohjelman ja valtion tavoitteita avata Suomen raideliikennemarkkinaa ja lisätä kilpailua junaliikenteessä.

VR on omalta osaltaan edistänyt markkinan kilpailuneutraaliteettia keskittymällä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaan luopumalla asemista, yksityisraiteista, varikkokiinteistöistä ja maantielogistiikasta. VR tukee markkinaehtoista kilpailua myös myymällä junakalustoaan. VR on myynyt Suomen Lähijunat Oy:lle Sm2-lähijunia ja parhaillaan myynnissä on liikennekelpoisia dieselvetureita, matkustajavaunuja ja yksittäisiä tavaravaunuja. Kunnossapitomarkkinaa VR on tukenut myymällä ratatyökoneita ja niiden huoltotoiminnan Teräspyörä Oy:lle.

VR pitää tärkeänä, että Suomi kehittää raidemarkkinaa EU-sääntelyyn ja asiakaskokemukseen perustuvan markkinaehtoisen liikenteen pohjalta. Kaukoliikenteen ja tavaraliikenteen tulee antaa kehittyä markkinaehtoisesti ilman julkista tukea. VR:n yksinoikeus matkustajaliikenteessä päättyi 31.12.2020 ja siitä lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa

pääsy rataverkolle. Kaukoliikenne on tällä hetkellä Suomessa 84-prosenttisesti lipputulorahoitteista. Kaukoliikenteestä 16 prosenttia on ostopunaliiikennettä, kuten esimerkiksi yöjunaliikenne.

Henkilöliikenteen raidemarkkinaa ja palveluja tulee kehittää myös vahvistamalla alueellista ostoliikennettä julkisten kilpailutusten kautta. Ostoliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista liikennettä.

Liikenteen sujuvuuden, tehokkuuden ja saavutettavuuden kannalta olennaista on jatkaa eri liikennemuotoja yhdistävien matkaketjujen kehittämistä asiakaslähtöisesti ja kaupallisiin sopimuksiin perustuen hyödyntämällä digitalisaatiota, jotta matkaketjut voisivat yleistyä ja toimia kilpailukykyisesti

VR on rakentanut matkaketjuja tarjoamalla junamatkojen yhteyteen liityntä- sekä jatkoyhteyspalveluita, kuten esimerkiksi paikallisliikenteen lipunmyyntiä, liityntäpysäköintiä, taksipalveluita, auton vuokrausta sekä kaukoliikenteen yhteysbusseja.

VR on yhdessä Finnairin ja Finavian kanssa pitänyt myös tärkeänä, että liikennepalvelujen järjestämistä ja julkisin varoin hankittavaa ostopalveluliikennettä ohjataan liikennemuotoneutraaliksi siten, että liikenteen ostopalveluita tarkastellaan multimodaalisena kokonaisuutena kulkumuotokohtaisen tarkastelun sijaan.

Julkisen rahan tarkoituksenmukaisen käytön kannalta olisi tapauskohtaisesti tutkittava, onko ostolentoliikennereitin matkan tekemiseen muita kestävämpiä keinoja, vaikka ne joissain tapauksissa ylittäisivätkin kolmen tunnin matka-ajan.

Junaliikenne on lähtökohtaisesti energiatehokkain ja vähäpäästöisin liikennemuoto ja ratkaisevassa asemassa, kun tavoitteena on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Siksi tavoitteissa tulisi korostaa raideliikenteen roolia päästöjen vähentämisessä ja ympäristön suojelemisessa.

Ostopunaliiikenne on välttämätöntä maakuntien saavutettavuuden kannalta

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistelemassa mittavaa rakennemuutosta julkisesti tuetun henkilöjunaliikenteen palveluiden järjestämiseen Suomessa 2030-luvulla. Jatkossa valtion ostama henkilöjunaliikenne on kilpailutettava nykyisen VR:n kanssa tehdyn suorahankintasopimuksen päättyessä vuoden 2030 lopussa.

Ostopunaliiikenteen uudistaminen perustuu hallitusohjelmaan, jonka mukaan tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla. VR kannattaa ostopunaliiikenteen kilpailuttamista,

tarkoitusta varten perustettavaa julkista ostoliikenteen kalustoyhtiötä sekä alueiden mukaan ottamista ostoliikenteen järjestämisen päätöksentekoon hallitusohjelman mukaisesti.

Traficommin tuoreen selvityksen mukaan uusi järjestämistapa nostaa julkisen sektorin vastuita ja kustannuksia ostojunaliikenteen järjestämisestä. Nykyisin VR vastaa liikennöinnistä kokonaisuutena ja kantaa mm. lipputulo-, kustannustaso-, kalusto- ja henkilöstöriskit. Jatkossa liikenteen tilaaja eli valtio ja kunnat määrittävät hankittavat palvelut. Kunnat osallistuvat valtion ohella alueellisen junaliikenteen kustannuksiin. Tämä tahtotila käy ilmi niin Liikenne 12 -suunnitelmasta kuin myös liikenne- ja viestintävirasto Traficommin tuoreesta henkilöjunaliikennettä koskevasta selvityksestä.

VR katsoo, että vaikeassa taloustilanteessa ostoliikenteen kilpailutukset tulisi toteuttaa mahdollisimman kustannustehokkaasti. Esimerkiksi perustettavan uuden ostoliikenteen kalustoyhtiön kaluston elinkaari tulee käyttää tehokkaasti hyödyksi. Ostoliikenteen nykykalustosta suurimmalla osalla elinkaarta vielä pitkälti jäljellä. Sm4-lähijunakalustolla voidaan välttää korvausinvestointikustannuksia ja liikennöidä myös kilpailutetulla kaudella verrattuna siihen, että ne korvataan kokonaan uusilla Sm7-junilla. Näin kyetään merkittävästi keventämään investointeja ja kalustoyhtiön tasetta.

Sama tilanne koskee kiskobussikalustoa, jonka elinkaarta on hyvin jatkettavissa esimerkiksi vuoteen 2035. Pelkästään uutta päiväjunien kalustoa käyttämällä kilpailutettavasta kokonaisuudesta tulisi kalliimpaa lisäksi painetta liikenteen supistamiseen.

VR kannattaa junaliikenteen jatkamista kaikilla nykyisillä ostojunareiteillä, myös kiskobussireiteillä. Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen 2030-luvulla on välttämätöntä. Maakunnissa olisi tarvetta laajentaa ostoliikennettä esimerkiksi Haaparantaan, Orivedelle, Naantaliin ja Raumalle. Myös uutta yöjunareittiä pohjoisesta Itä-Suomen kautta Helsinkiin tulisi pohtia rahoituksen sen salliessa.

Ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisen lähtökohtana on nykyisessä ostoliikenteessä käytetty kalusto hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan 26.6.2024 tehdyn linjauksen mukaisesti. Linjauksen mukaan markkinaehtoiisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön.

VR uskoo, että Suomen ostoliikennemarkkina kiinnostaa uusia toimijoita, kun luodaan uskottava näkymä Suomen raideliikenteeseen ja markkinan avautumiseen. Kilpailutusten aikataulu edellyttää, että valmistelevat toimet toteutetaan riittävän nopeasti, jotta hyvälle kilpailutukselle jää tarpeeksi aikaa.

Huoltovarmuus ja junaliikenteen yhteydet länteen entistä tärkeämpiä

VR pitää erittäin hyvänä, että suunnitelmassa korostuu tarve varautua liikennejärjestelmän poikkeusoloihin, parantaa läntisiä liikenneyhteyksiä sekä kehittää huoltovarmuutta.

VR toteaa, että huoltovarmuuden kehittäminen edellyttää pääradan välityskyvyn parantamista sekä kaksi- tai useampiraiteisten osuuksien lisäämistä Helsingin ja Oulun välille. VR pitää tarpeellisena myös Kolarin radan sähköistystä. Sähköistys palvelisi sekä matkustaja- että tavaraliikennettä.

Huoltovarmuuden kannalta liikenneyhteydet länteen ja kansainvälinen saavutettavuus ovat entistä tärkeämpiä. VR kannattaa pohjoismaista yhteistyötä, jolla kehitettäisiin raideyhteyksiä länteen Pohjois-Suomen kautta. Tärkeimpiin vientisatamiin Suomessa tarvitaan sujuvat raideliikenneyhteydet ja riittävä satamaraiteisto. Kemin ja Oulun satamayhteyksiä tulee kehittää huoltovarmuuden parantamiseksi.

VR esittää, että Suomessa myönnettäisiin tarvittava ostoliikenne- ja Ruotsin välisen säännöllisen matkustajaliikenteen käynnistämiseksi. Toimivat kansainväliset yhteydet mahdollistaisivat junamatkailun Ruotsin kautta edelleen Norjaan ja Keski-Eurooppaan ja palvelisivat myös työmatkaliikennettä Perämeren kaaren alueella.

VR kannattaa rinnakkaiseen eurooppalaiseen raideleveyteen siirtymisen selvittämistä Oulun ja Haaparannan välillä. Liikennöinti eri raideleveyksillä edellyttää lisäksi multimodaalisen siirtokuormaustermiinalin kehittämistä Oulussa. Mahdollisuus ajaa suomalaisen raideleveyden sähköjunia päärataa etelästä pohjoiseen tulee säilyttää myös nykyisellä kalustolla.

Lyhyen aikavälin kustannustehokas ratkaisu on kehittää siirtokuormausta Tornio-Haaparannassa ja rakentaa rinnakkaiset 1435 mm ja 1524 mm raiteistot ja kehittää ratapihaa.

Pidemmällä aikavälillä huoltovarmuuden ja kansainvälisen saavutettavuuden turvaamiseksi tulee kehittää vaihtoehtoisia reittejä Norjan ja Ruotsin satamiin sekä Jäämerelle. Kriittisillä radoilla Ruotsissa ja Norjassa Euroopan suuntaan tulee lisätä kapasiteettia.

Valtio (Traficom) laatii TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtitermiinaaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin yhteistyössä toimijoiden kanssa.

Junakuuluvuutta tulee edistää laajassa yhteistyössä

Suunnitelman toimenpideohjelmassa todetaan viestintäyhteyksistä, että ”valtio kannustaa ja pyrkii tukemaan mahdollisuuksien mukaan VR-Yhtymää ja teleyrityksiä parantamaan matkaviestinverkon kuuluvuutta junissa tarvittavilla toimenpiteillä.”

VR on investoinut viisi miljoonaa euroa junien verkkoteknologian ja wifi-laitteiston parantamiseen, mikä mahdollistaa matkustajille noin viisi kertaa nopeamman wifi-yhteyden junamatkan aikana. Uusimpien mittauksen mukaan VR-wifin hyvä käyttökokemus junassa toteutuu niillä rataosuuksilla, jossa on yhteyden tarjoamiseksi tarvittavat tukiasemat. Tämän myötä matkustajien kokonaisuustyytyväisyys VR-wifiin on kehittynyt positiivisesti.

VR ei kuitenkaan pysty pelkästään omilla toimillaan vaikuttamaan wifin toimivuuteen koko rataverkolla. Radoilla on valitettavasti yhä katvealueita, joissa on huono signaalitaso tai ei ole riittävää tiedonsiirtonopeuden kapasiteettia. Katvealueiden parantamiseen tarvitaan lisää telemastoja ja tukiasemia tai nykyisten tukiasemien kapasiteetin nostoa. Telemastojen rakentaminen ei kuulu kilpailuneutraalissa toimintaympäristössä VR:n eikä muidenkaan tulevien kilpailevien raideoperaattoreiden vastuulle.

VR on pyrkinyt parantamaan myös junakuuluvuutta matkustajien käyttäessä oman puhelinoperaattorinsa verkkoa puheluihin tai mobiilidataan. Tällä hetkellä teleoperaattoreiden verkon signaalia junan sisälle on vahvistettu junassa olevilla toistimilla. VR testaa keinoja parantaa radiosignaalin pääsyä junavaunujen sisälle käsittelemällä junien ikkunat ns. rf-laserointitekniikalla tai vaihtoehtoisesti korvaamalla nykyiset toistimet uusilla toistimilla. Rf-laserointi ei vaikuta wifi-kuuluvuuteen, vaan on ratkaisu wifin rinnalle puheluiden ja teleoperaattoreiden oman verkon (mobiilidata) kuuluvuudelle. Rf-käsitelty lasi ei myöskään paranna verkkoyhteyttä, jos alueella ei ole signaalia.

VR seuraa myös aktiivisesti satelliittitekniikoiden kehitystä. Satelliittiyhteyksien kattavuus (peitto) Suomessa ei ole toistaiseksi riittävällä tasolla, jotta se voisi ratkaista nykyisen kuuluvuusongelman.

VR katsoo, että viestintäverkkoja junakuuluvuuden parantamiseksi tulee kehittää laajassa yhteistyössä ja myös valtion on oltava siinä työssä mukana. Kun valtio tavoittelee raidemarkkinan kilpailun lisäämistä ja aitoa monitoimijaympäristöä, se ei voi kohdistaa vastuuta junaliikenteen viestintäyhteyksistä yksin VR:lle. Jatkossa vastuu on myös valtiolla, sillä valtion ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisen jälkeen ostojunaliikenteessä operoidaan valtion ostoliikenteen kalustoyhtiön omistamalla junakalustolla.

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Tärkein rahoitusta koskeva korjaus tulee tehdä perusväylänpidon vuosien 2025–2028 rahoitustasoon eli sen kuoppakorotukseen.

Myös rataverkolle kohdennettava perusväylänpidon riittävä kehystaso tulee näille vuosille varmistaa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Fossiilittomalla sähköllä kulkevan rautatieliikenteen lisääminen, raideliikennemarkkinan kasvattaminen ja raideliikenteen kilpailukyvyyn vahvistaminen ovat avainasemassa Suomen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa.

Juna on lähtökohtaisesti energiatehokkain ja vähäpäästöisin liikennemuoto ja ratkaisevassa asemassa, kun tavoitteena on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Rautatieliikenteen osuus liikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä on sekä EU-tasolla että kansallisesti alle prosentti ja raideliikenteelle on EU:ssa osoitettu vahva rooli siirtymässä kohti fossiilitonta liikennettä.

Rataverkon sähköistyksen jatkaminen on tärkeää puhtaan siirtymän edistämiseksi ja logistiikan sekä elinkeinoelämän päästövähennystavoitteiden saavuttamiseksi.

Valtiolla on tärkeä rooli tukea myös teollisuuden uusinvestointien räätälöityjä infraratkaisuja siten, että logistiikkaketju teollisuuslaitokselle saadaan mahdollisimman vähäpäästöiseksi ja tehokkaaksi. Isojen massojen kuljetuksissa juna on kiistatta vähäpäästöisin ja myös liikenneturvallisuuden kannalta paras ratkaisu.

Paikallisella tasolla asuinalueiden kaavoituksessa tulee laajasti huomioida liikenteen kaikki ympäristövaikutukset ja yhteensovittaa toisaalta liikenteen solmukohtien saavutettavuus ja toisaalta alueen asumisviihtyvyys.

Muut huomiot?

Jatkossa myös MAL-hankeohjelmatyö tulee olla aikaisemmin ja koordinoitusti mukana suunnitelmakokonaisuudessa.

Anttila Timo
VR-Yhtymä Oy