

Asia: VN/16546/2022

## **Itäisen Suomen elinvoimaa vahvistavien toimenpiteiden selvittäminen**

### Näkemykset itäisen Suomen elinvoimasta

#### **1. Mitkä ovat merkittävimmät muutokset toimintaympäristössäsi sodan alkamisen jälkeen? (mikäli mahdollista perustele esim. tilastotiedoin ja tutkimusten valossa)**

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

#### 1. Merkittävimmät muutokset toimintaympäristössä sodan alkamisen jälkeen –pakotteiden vaikutukset junaliikenteeseen ja rajat ylittävän liikenteen näkymät

Länsimaiden pakotteet eivät toistaiseksi kohdistu rautatieliikenteeseen EU:n ja Venäjän välillä. Tästä huolimatta VR on päättänyt Venäjään liittyvien toimintojen keskeyttämisestä Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Jo pian hyökkäyssodan alkamisen jälkeen rajasimme yhteydenpitomme RZD:n kanssa vain välttämättömään kommunikaatioon, jota rajan ylittävän liikenteen hoitaminen edellyttää. Venäjän rautatieyhtiöön (RZD) kohdistuvien rahoituspakotteiden vaikutukset ovat heijastuneet VR:n toimintaan lähinnä yhtiöiden välisen rahaliikenteen vaikeutumisenä.

Helsingin ja Pietarin välistä matkustajaliikennettä jatkettiin Allegrolla 27.3. saakka ja pääasiallisena tarkoituksena oli turvata suomalaisille pääsy Suomeen. Allegro-liikenteen loputtua kalusto on valmisteltu kunnossapitoyhtiö VR Fleetcaren toimesta pitkäaikaiseen seisontaan Suomessa.

VR on päättänyt irtautua hallitusti myös idän tavaraliikenteestä, ja VR Transpoint on laatinut suunnitelman liikenteen alas ajamiseksi. Kotimaisten asiakkaiden kanssa solmittujen Venäjän-liikenteen rahtiliikennesopimusten irtisanominen toteutetaan sopimuksissa määritetyillä ja asiakkaiden kanssa neuvotelluilla tavoilla. Luovumme myös yhteisyrityksistämme Venäjällä. Pyrimme

mahdollisimman nopeaan idänliikenteen pysäyttämiseen, mutta arvio on, että prosessi vie useamman kuukauden ja viimeiset sopimukset päättyvät kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Noudatamme toiminnassamme pakotteita, lainsäädäntöä ja viranomaisohjeita, ja mikäli rautatieliikenteeseen kohdistuvia pakotteita tulisi voimaan, idän tavaraliikenne pysähtyisi nopeammin. Kuten todettua, junaliikenteeseen ei tällä hetkellä kohdistu pakotteita, mutta joihinkin tuotteisiin kohdistettujen pakotteiden seurauksena on viranomaisten toimesta pysäytettynä Suomessa noin tuhat junavaunua, joissa on pakotteiden alainen kuorma. Kyseisiä vaunuja säilytetään tällä hetkellä Suomen rataverkolla sivuraiteilla ja ratapihoilla.

## **2. Mistä löytyvät itäisen Suomen uudet elinvoiman lähteet?**

### **2. Itäisen Suomen elinvoimaisuutta vahvistetaan alueellisella saavutettavuudella**

Kestävää liikkumista sekä alueellista elinvoimaisuutta edistetään alueellisella saavutettavuudella, joka saavutetaan panostamalla sekä palveluihin että liikenneverkkoihin. VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja sähköbussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

VR toteaa, että junaliikenne muodostaa hiilineutraalin joukkoliikenneverkoston ja elinkeinoelämän ympäristöystävällisten kuljetusten rungon, johon muut liikennemuodot ja alueelliset liikennejärjestelmät kytkeytyvät. Kasvatvat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja samalla kasvattaen liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta sekä huoltovarmuutta.

VR kantaa huolta rataverkon tulevaisuuden rahoitusnäkymistä myös huomioiden kustannusten rajuu nousu. Lähivuosien raideliikennehankkeissa tulee olla vahva fokus nopeavaikutteisissa toimenpiteissä olemassa olevalla rataverkolla ja hankkeet tulee priorisoida asiakashyötyjen ja raideliikenteen kilpailukyvyyn perusteella huoltovarmuusnäkökohdat huomioiden.

Nykyisessä tilanteessa, jossa energian ja polttoaineiden hinnat kohoavat rajusti ja niihin kohdistuu saatavuushaasteita on yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta järkevää priorisoida henkilöjunaliikenteen investointeja, jotka kustannustehokkaasti nopeuttavat matkamääriltään tärkeimpien reittien matka-aikaa ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan junaliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi.

Toukokuussa 2022 kotimaan kaukoliikenteessä tehtiin yhteensä noin 1 155 000 matkaa eli noin 119 % enemmän kuin vuoden 2021 huhtikuussa, ja vain

3 % vähemmän kuin vuonna 2019. Kaukoliikenteen matkamäärät olivat tietyillä yhteysväleillä jopa ennätysvuotta 2019 korkeammalla. Tätä suotuisaa kehitystä tulisi ylläpitää ja kiihdyttää junaliikenteen houkuttelevuutta lisäävillä toimenpiteillä.

Rautatielogistiikassa tulisi priorisoida hankkeita, jotka laajasti hyödyttävät elinkeinoelämän kuljetuksia erityisesti satamiin ja pohjoisen kautta länteen sekä poistavat liikenteellisiä pullonkauloja esimerkiksi kotimaan raakapuukuljetusten osalta Venäjän puuntuonnin päätyttyä. Toimiva raideliikenne on edellytys raskaan teollisuuden kilpailukyvyille ja vihreän siirtymän saavuttamiseksi entistä enemmän kuljetuksia on siirrettävä energiatehokkaaseen ja vähäpäästöiseen raideliikenteeseen.

Kummankin liikennelajin kannalta on tärkeää voimakkaasti panostaa ratakapasiteetin lisäämiseksi, mikä palvelee sekä kaupallisia että huoltovarmuuteen liittyviä tavoitteita rataverkon pahimpia pullonkauloja poistaen. Perusväylänpidon rahoitustason tulisi olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi.

Alueellisia liikennejärjestelmiä suunniteltaessa on tärkeää huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa tulee huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston toimivuus.

### **3. Esittele kolme vaikuttavinta ratkaisua perusteluineen itäisen Suomen elinvoiman lisäämiseksi**

2.1. Matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan kasvua keskeisimmin tukevat raideliikennehankkeet itäisessä Suomessa

Tämän lausunnon liitteessä on listattu ja kuvattu VR:n näkemykset matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan kasvua keskeisimmin tukevista infrahankkeista sekä niiden arvioitu rahoitustarve. Hankkeiden osalta on tunnistettu tämän hetken tietoihin perustuen myös Suomen huoltovarmuuden kannalta keskeisiä hankkeita.

Itäisen Suomen elinvoimaisuutta tukee matkustajaliikenteen ja elinkeinoelämän tarpeita palveleva liikenneverkosto. VR haluaa tuoda esiin seuraavat itäisen Suomen raideliikennehankkeet keskeisinä alueellisen elinvoimaisuuden vahvistamisen kannalta:

Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus: Imatra–Joensuu, Kouvola-Kuopio

Kaukojunaliikenteen kilpailukyvyyn ja palvelutason osalta erittäin keskeistä on pääväyläverkon tavoitteellinen ja priorisoitu matkustusaikojen nopeuttaminen maakuntakeskusten, pääkaupunkiseudun ja Helsinki–Vantaan lentoaseman yhteyksien välillä.

Nopea matka-aika ja täsmällisyys ovat matkustajille olennaisimpia tekijöitä liikennemuotoa valittaessa. Aikaa vievien miljardihankkeiden suunnittelun rinnalla tulee olemassa olevaa ratainfraa pikimmiten kehittää vaikuttavuudeltaan kustannustehokkailla toimenpiteillä matka-aikojen nopeuttamiseksi.

Matkustajaliikenteessä matka-aikoja maakuntiin on mahdollista nopeuttaa investoimalla nykyinfran ja liikennöitävyyden parantamistoimenpiteisiin. Tiettyjen tärkeiden maakuntakeskousyhteyksien toimivuuden kannalta nopeutuspaketista tulee kiireellisenä toteuttaa itäisessä Suomessa Karjalan radan matka-aikojen nopeuttaminen kustannustehokkailla palvelutasoparantamisen täsmätoimilla.

Imatra–Joensuu-rataosuudella matka-aikojen lyhentäminen on tärkeä hanke nopeudennoston toteuttamiseksi. Kouvola-Kuopio matka-aikojen lyhentämishanketta on mahdollista edistää priorisoidun täsmäparannuksin Otava-Kuopion osuudella. Kyseessä on kustannustehokas kärkihanke.

Luumäki–Joutseno kaksoisraide

Luumäen ja Joutsenon välillä on Suomen vilkkain yksiraiteinen rataosuus. Kaksoisraiteen täydennys Luumäen ja Joutsenon välille poistaisi merkittävän matkustaja- ja tavaraliikenteen pullonkaulan. Kaksoisraide tukisi metsäteollisuuden tuotekuljetuksia vientisatamiin sekä raaka-aineiden kuljetusta Karjalan radalta ja Savosta. Hanke tukee teollisuudelle kriittisten sisämaan yhteyksien välitys- ja kilpailukykyä. Hankkeen toteutus nähdään erittäin tärkeänä Kaakkois-Suomen metsäteollisuuden puuhuollon kannalta. Rataosuuden liikenteessä on kasvupainetta myös tilanteessa, jossa Saimaan kanavan liikennevirtoja siirtyisi raiteille.

Kaksoisraide tulisi VR:n näkemyksen mukaan täydentää koko Luumäen ja Joutsenon väliselle osuudelle, sillä yksiraiteiset osuudet jäisivät rajoittamaan koko hankeosuuden välityskykyä. Lauritsalan liikennepaikan pidennys nähdään elinkeinoelämän kannalta tärkeänä ja siten kiinteänä osana Luumäen ja Joutsenon välisen rataosuuden kehittämistä.

Käynnissä olevan Luumäki–Imatra-ratahankkeen ensimmäisen vaiheen osalta tulisi varmistaa, että hankkeen tavoitteena oleva rataosan 180–200 km/h nopeustaso toteutuu hankkeesta laaditun ratasuunnitelman mukaisesti.

#### Raakapuureittien välityskyvyn kasvattaminen Savon ja Karjalan radoilla

Kotimaan raakapuukuljetuksille keskeisillä reiteillä etenkin Pohjois-Savossa (etenkin Iisalmi-Kontiomäki) ja Pohjois-Karjalassa (etenkin Imatra–Joensuu-Pitkämäki) ratojen välityskyky on liian heikko liikenteen kysyntään nähden. Lievemmin ongelma koskee koko Savon ja Karjalan ratoja. Välityskyvyn puutteet estävät junien tehokkaan aikataulutuksen ja vähentävät rautatiekuljetusten kilpailukykyä. Rataosien merkitys kotimaisen metsäteollisuuden puuhuollolle on kriittinen tuontipuuliikenteen keskeydyttyä ja indikoidut junamäärien kasvut näillä rataosilla ovat merkittäviä. Liikenteen täsmällisyys ja puuhuollon turvaaminen vaatisivat välityskykyä kasvattavia investointeja.

#### Joensuu–Ilomantsi palvelutason parantaminen

Joensuu-Ilomantsi rataosuuden peruskorjaus on tärkeä raakapuuhuollolle. Radan nykyinen kunto ei vastaa rataosuuden merkitystä kuljetusjärjestelmässä. Radan palvelutasoa tulisi parantaa siten, että se mahdollistaa nykyistä korkeammat tavarajunien nopeudet ja akselipainot. Pelkästään kunnossapitotoimin ei saavuteta tätä tavoitetta. Rataosan merkitys kotimaisen metsäteollisuuden puuhuollolle on kriittinen tuontipuuliikenteen keskeydyttyä.

#### Kotka, Kotolahti–Mussalo läpiajoraide (lisäraide)

Kotolahti–Mussalo läpiajoraide on erittäin tärkeä hanke Kotolahden ja Mussalon ratapihojen toimivuuden kannalta. Ratapihat palvelevat yhtä Suomen suurimmista vientisatamista, joten sen merkitys elinkeinoelämän kansainvälisille yhteyksille on merkittävä. Käynnissä olevassa KoKoHa-hankkeessa laajennetaan Kotolahden ratapihaa, mutta ilman uutta läpiajoraidetta lisääntyneestä kapasiteetista ei saada ulosmitattua kaikkea hyötyä vaihtotöissä syntyvien konfliktien vuoksi. Hankkeen vaikuttavuus on merkittävä etenkin huomioiden verraten alhaiset investointikustannukset.

#### Juurikorpi–Kotka kaksoisraide

Kaksoisraidetta tulisi jatkaa Juurikorvesta Kotolahden ratapihalle liikenteellisen pullonkaulan poistamiseksi reitillä Suomen yhteen merkittävimmistä vientisatamista. Hanke on tärkeä elinkeinoelämän kansainvälisille yhteyksille.

## Lauritsalan liikennepaikka

Lauritsalan liikennepaikan parantaminen on tärkeä hanke asiakkaan ratapihalla. VR on nostanut kehittämistarpeena myös valaistuksen parantamisen.

### 3. Ostoliikenteen ja ostoliikennerahoituksen lisääminen

Suomen saavutettavuuden ja hiilineutraalin joukkoliikenteen kasvattamiseksi ostoliikennettä raiteilla on syytä laajentaa ja se edellyttää ostoliikennerahoituksen järjestämistä. Alueellinen lähijunaliikenne edellyttää poikkeuksetta ostorahoitusta ja useimmiten myös rataanfran kehittämistä.

Koronapandemia on osoittanut kestäväen rautatieliikenteen olevan resilientti ja toimintavarma liikennemuoto myös kriisiaikoina. Raideliikenteen rooli sosiaalisesti tasa-arvoisena liikkumismuotona on entisestään korostunut koronapandemian aikana. Suomen sisäistä saavutettavuutta tulee ylläpitää ja kehittää myös huoltovarmuuden näkökulmasta. VR on esittänyt ostoliikenteeseen lukuisia mahdollisia lisäyksiä, joista itäisen Suomen osalta mainittakoon Kajaanin ja Savon yöjunaa koskeva skenaario: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-yhtymän-nakemykset-henkilöjunaliikenteen-lisaamisesta-ja-kehittamisesta-200920211457/>

**Voit jättää kommentit lausuntoon myös liitteenä**

[Itäisen Suomen elinvoimaisuus VR Group\\_ LIITE 05072022.pdf](#)

Lähdetluoma Tanja  
VR Group