

22.10.2020

## **PÄÄRATARYHMÄN KANNANOTTO JA ESITYS LIIKENNE12: EEN JA VALTION TULEVIIN TALOUSARVIOIHIN JA LISÄTALOUSARVIOIHIN SEKÄ EU:N ELPYMISPAKETTIIN**

### **Johdanto**

Liikenne12:ta varten tehdyissä selvityksissä nousee esille tarve parantaa Suomen rataverkon kuntoa ja lisätä raidekapasiteettia. Junaliikenteen häiriöherkkyyden vähentäminen tulee myös esille. Puutteet ja kehittämistarpeet rataverkon osalta koskettavat niin henkilö- ja tavaraliikennettä kuin aseman seutuja ja ratapihoja.

Suomen päärataryhmän työssä on em. asioiden lisäksi noussut esille, miten Suomi täyttää TEN-T-liikenneverkolle asetetut laatukriteerit määräaikaikoinen niin ydinverkolla (vuoteen 2030) kuin kattavalla verkolla (vuoteen 2050). Mikä on tällä hetkellä Suomen suunnitelma aikatauluineen kriteereiden täyttämiseksi? Ja mikä on Suomen vastaus TEN-T-suuntaviiva-asetuksen uudistamiseen?

Päärataryhmässä on käsitelty myös ratasuunnitteluun liittyvää kokonaisprosessia: suunnittelun kestoaikaa, sen nopeuttamismahdollisuuksia sekä suunnitteluvalmiuden lisäämistä.

### **Päärataryhmän huomioita Liikenne12:n nykyisestä suunnitelmaversiosta (16.9.2020 julkisuuteen saatettu versio) pääradan ja sen liityntäyhteyksien osalta**

Suunnitelmaversio sisältää pääradan kehittämiskirjauksia liittyen mm. pääväyläverkon kehittämiseen, välityskyvystä huolehtimiseen, Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävän jatkamiseen pohjoiseen, CEF-rahoitushaun tehostamiseen, Rail Baltica -ratahankkeen edistämiseen, Verkkojen Eurooppa -välineeseen sisältyvän sotilaallisen liikkuvuuden huomioonottamiseen.

Suunnitelmaversiossa on otettu esille systemaattisen polun luominen esiselvityksistä päätöksentekoon asti sekä siinä on myös mainittu valtion vaikuttaminen eurooppalaisen TEN-T-suuntaviiva-asetuksen valmisteluun niin, että se edistäisi mahdollisimman hyvin valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita ja toimenpiteitä.

Erityisasiana on otettu esille lisäksi EU:n uuden elpymis- ja palautumistukivälineen hyödyntäminen.

### **Päärataryhmä haluaa kiinnittää huomiota kolmeen osa-alueeseen**

- Suomen tulee täyttää TEN-T-laatukriteerit sekä vaikuttaa TEN-T-suuntaviiva-asetuksen uudistamiseen
- Alueiden merkitys ja tarpeet tulee tunnistaa
- Liikenneinvestointien rahoitus pohjaa tulee laajentaa (sisältää EU:n elpymispaketin)

## **1. Suomen tulee täyttää TEN-T-laatukriteerit sekä vaikuttaa TEN-T suuntaviiva-asetuksen uudistamiseen**

Laatukriteerit sisältävä TEN-T-asetus on jäsenmaita velvoittava. Vuonna 2016 silloinen Liikennevirasto arvioi Suomen TEN-T -ydinverkon parantamiskustannusten olevan kaikkiaan noin 5 Mrd. euroa (tiet 1,4 Mrd. euroa ja radat noin 3,3 Mrd. euroa). Suomen arvioitiin saavan TEN-T-tukea 500–600 miljoonaa euroa vuoteen 2030 mennessä. Silloin todettiin, että tukitaso edellyttää investointeja. Jos Suomi haluaa maksimoida tukensa, tulisi sen edistää isoja raitinvestointeja.

CEF -Verkkojen Eurooppa (Connecting Europe Facility) -ohjelma-asetuksessa määritetään edellytykset, menetelmät ja menettelyt, joiden mukaisesti Euroopan laajuisiin verkkoihin myönnetään EU:n rahoitustukea liikenteen, energian ja televiestinnän infrastruktuurihankkeiden tukemiseksi.

Neljä vuotta sitten silloisessa Liikennevirastossa kirjattua tavoitetta tukee nykyisen EU:n elpymispaketin kriteeristö. Suomi on parhaillaan laatimassa omaa esitystään Suomelle osoitettavien noin 2,3 miljardin euron suuruudesta koronasta elpymisrahoituksesta, jossa yhtenä osana tulisi olla kestävän liikenteen investoinnit (osana vihreää siirtymää ja kestävästä infrastruktuurista sekä digitalisaation vahvistamista).

Ydinverkon TEN-T-laatukriteereistä Suomi ei täytä tällä hetkellä riittävän raidekapasiteetin tarjoamista henkilö- ja raideliikenteeseen. Junien kulunvalvonnan eurooppalaiseen modernisointiin Suomi vastaa digirata-hankkeella, jonka investointisuunnitelman aikataulu ei kuitenkaan vastaa asetettuja TEN-T-tavoitteita pääradalla. Tavaraliikenteen akselipaino- ja sivuraidepituusvaatimuksiin sekä nopeusvaatimuksiin Suomi on melko hyvin vastannut.

Pohjanmeri-Itämeri -ydinverkkokäytävän tulevasta pohjoisen ulottuvuuden pääratalisäyksestä Helsingistä Tornioon ja rajan yli Ruotsiin on nykyisin ydinverkon solmupisteinä ainoastaan Helsinki. Sekä tekniset kriteerit että palvelulähtöiset perusteet puoltavat ydinverkolle (käytävälle) solmupisteiksi Tamperetta (raideterminaali ja lentoasema sekä logistinen palvelutaso), Oulua (lentoasema ja satama sekä logistinen palvelutaso) ja Seinäjokea (raideterminaali sekä logistinen palvelutaso). Näiden lisäksi päärataryhmä jo kesällä 2019 esitti TEN-T-konsultaatiossa lisäyksenä kattavalle verkolle raideyhteyttä Seinäjoki-Vaasa-Vaasan satama (muun muassa laivayhteys Ruotsiin).

Solmupisteiden palvelulähtöisessä lähestymistavassa tulee ottaa huomioon alueiden erilaisuus ja sitä kautta merkitys erilaisten logistiikkayhteyksien hoitamisessa niin Suomen sisällä kuin valtakunnan rajojen yli.

## **2. Alueiden merkitys ja tarpeet tulee tunnistaa**

Alueiden tarpeet eivät ole vain kahden kaupungin yhteysvälitarpeita tai yhden maakunnan tarpeita. Ne ovat laajoja, isoa osaa Suomea koskevia, koko liikennejärjestelmää tukevia tarpeita, jotka näkyvät hyvin pääradan ja sen liityntäyhteyksien liikennevolyymeissa. Niillä on suuri merkitys kansainvälisten yhteyksien sujuvaan toimivuuteen.

## **Pääradan ja sen liityntäyhteyksien muodostaman läntisen Suomen (Helsingistä Tornioon)**

kannalta kärkitoimenpiteitä ovat erityisesti kansainvälisten yhteyksien toimivuus, arjen logistiikan sujuvuus niin henkilö- kuin tavaraliikenteessä (myös poikittaisliikenne), työvoiman sujuva liikkumismahdollisuus ja elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistaminen Suomen logistista kilpailukykyä ja kestäväää tavaraliikennettä edistämällä:

- Pasila-Riihimäki 2. vaihe, jonka kokonaiskustannusarvio on 273 miljoonaa euroa. Hanke on alkanut kuluvana vuonna, mutta rahoitustarvetta on vielä 253 miljoonaa euroa. (Osoitettu CEF-rahoitusta 6,5 me). 3. vaiheen ratasuunnittelu vuosina 2020-2022.
- Helsinki-Tampere -välin peruskorjauksen (rahoitustarve 770 miljoonaa euroa, valtuus tällä hetkellä 8 me) etenemisen nopeuttaminen yhdessä Pasila-Riihimäki 2. vaiheen investointien kanssa.
- Tampereen henkilöratapihan korjaus- ja uudistusinvestoinnin toteuttaminen vuosina 2021-2026 (rahoitustarve 109 miljoonaa euroa). (Tampere on kattavan verkon terminaali. Tähän liittyy myös esitys Tampereen nostamiseksi ydinverkkokäytävän solmupisteeksi).
- Tampere-Parkano-Seinäjoki -kaksoisraiteen suunnittelun käynnistäminen (10 me)
- Seinäjoen asemanseudun (Smart Station) investointipaketti rata-, alikulku- ja puuterminaalimuutoksineen (kokonaiskustannus noin 115 me). (Tähän liittyy myös esitys Seinäjoen nostamiseksi ydinverkkokäytävän solmupisteeksi).
- Kokkolassa pääradalla Ykspihlajan ratapihajärjestelyt (20 me). Liityntäyhteytenä päärataan Kokkola -Ykspihlaja -kaksoisraide (10 me)
- Ylivieska-Oulu -kaksoisraide ja Laurila-Haaparanta -sähköistys (sähköistys kirjattu hallitusohjelmaan, suunnitelma valmistumassa), Oulu-Laurila-Haaparanta parantaminen osana pääratatason nostoa (osoitettu CEF-rahoitusta 1,6 me sekä kansallista rahoitusta 10,5 me + 15 me).
- Oulun sataman maaliikenneyhteydet ja Oritkarin kolmioraide (osoitettu kansallista rahoitusta 15,6 me). (Tähän liittyy myös esitys Oulun nostamiseksi ydinverkkokäytävän solmupisteeksi).
- Laurila-Rovaniemi-Kemijärvi yhteysvälin välityskyvyn parantaminen/kehittäminen
- Tampere-Jyväskylä yhteysvälin investointikohteiden ja peruskorjauskohteiden toteuttaminen sekä kaksoisraideosuuksien toteuttaminen vuosina 2021-2026 sekä jo osoitetun suunnittelurahoituksen (18 me) että jo osoitetun investointirahoituksen (19 me) suunnitelman mukaisesti
- Junien kulunvalvonnan modernisoinnin yhteiseurooppalaiselle tasolle sisältävän Digiradan suunnitelmien toteuttaminen siten, että vuosina 2025-2026 toteutetaan Tampere – Pori/Rauma -radan kaupallinen sovellus (rahoitustarve 40 miljoonaa euroa).

Akselipainojen nosto 25 tonniin (IVY-liikenteen standardiminimi) Vainikkala-Tahkoluoto -reitit puuttuvilla osuuksilla Kokemäki-Harjavalta 12 km ja Mäntyluoto-Tahkoluoto 13 km.

- Vaasa-Seinäjoki -rataosalla suunnitelmien mukaisten tasoylikäytävien poistamiseen ja Ratikylän alikulkukäytävän rakentamiseen 3,85 miljoonaa euroa. (Tähän liittyy myös esitys Seinäjoki-Vaasa-Vaasan satama lisäämiseksi kattavan verkon raideyhteydeksi).
- Seinäjoki-Jyväskylä -radan sähköistyksen suunnittelu (2,5 me), Suupohjan radan suunnittelu (1,3 me)
- Kokkola–Vartius -yhteysväli Oulun ja Iisalmen kautta (osoitettu kansallista rahoitusta 55 me + 20 me)
- Oulu-Kontiomäki (osoitettu kansallista rahoitusta 23 me)
- **Digirata:**  
Junien kulunvalvonnan modernisointi on eurooppalaisten yhteistavoitteiden mukainen uudistus, joka lisää kestävästä infrastruktuurista ja vahvistaa digitalisaatiota. Suomen digiratatyön varsinainen aloittaminen Tampere-Pori/Rauma -radalla vuosina 2025-2026 on edellä luettelossa mainittu.

Sen jälkeiset suunnitelmat koko Suomen rataverkon kulunvalvonnan uusimiseksi on tarkoitus toteuttaa vuoteen 2040 mennessä. Kun pääradan pitäisi olla ydinverkon TEN-T-laatuksittujen mukainen vuoteen 2030 mennessä, niin digiratasuunnitelman mukaan se ei sitä olisi. Vuoteen 2033 mennessä olisi digiratatyössä päästy Seinäjoelle saakka ja siitä pohjoiseen vuoteen 2038 mennessä sekä eräiden pääradan liityntäyhteyksien osalta vuoteen 2040 mennessä.

Edellä olevassa luettelossa mainittuja esityksiä tukevat muun muassa alueiden **kauppakamareiden esitykset**, joissa painotetaan vientikuljetusten tehokkuuden varmistamista, Suomen saavutettavuutta ja ihmisten liikkuvuuden mahdollistamista. Yksityiskohtaiset esitykset ovat edellä esitettyjen mukaisia.

**Tampereen kaupungin ja seudun** esitykset tukevat pääradan peruskorjausta, raidekapasiteetin ja nopeuden lisäämistä sekä lähijunaliikenteen kehittämistä. Nopeuden lisääminen yhteysväleillä Tampere-Helsinki sisältyy muun muassa tulevan Suomi-rata -hankeyhtiön selvitystyöhön. Tavoite niveltyy myös **Uudenmaan ja Helsingin seudun** tavoitteisiin. Hankeyhtiöön kuuluu kaupunkeja ja kuntia Helsingistä Ouluun.

Osana Suomi-rata -selvitystä on lentoradan yleissuunnittelun aloittaminen Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Helsingin ja Pasilan välisen rataosuuden ja Helsingin ratapihan kapasiteetin lisäämiseksi ja lähijunaliikenteen kehittämiseksi on olemassa ratasuunnitelmaltaan valmis esitys lähijunaliikenteen Pisara-radasta.

### **3. Liikenneinvestointien rahoitus pohjaa tulee laajentaa (sisältää EU:n elpymispaketin)**

Liikenne12:n suunnitelmaversiossa esitetään rataverkon kehittämisessä keskittymistä muutamaan vaikuttavimpaan ja kriittisimpään kohteeseen. Tämä tukee Suomen pääradan ja sen merkittävien liityntäyhteyksien kehittämistä.

Suunnitelmaversion esittämä uhkakuva kehittämisinvestointien alhaisesta rahoitustasosta ei saa olla esitettävä vaihtoehto.

Muun kuin valtion budjettirahoituksen osalta tulee vielä täsmentää mm. EU-rahoituksen, kuntarahoituksen ja ”hyötyjä maksaa”-rahoituksen mahdollisuuksia ja rahoitussuunnitelmia.

**EU:n elpymis- ja palautumistukivälineen** mahdollistamassa rahoituksessa tulee Suomessa esittää kohteita, jotka edistävät infrastruktuurin kehittämistä ja saavutettavuutta. Kestävään liikenteeseen panostaminen tukee yleiseurooppalaisia ja kansallisia tavoitteita, joita on asetettu vihreälle kasvulle, kestäväälle infrastruktuurille ja digitalisaation vahvistamiselle.

Läntinen Suomi Helsingistä Tornioon tuottaa 68 % vientimme arvosta. Tämän tulee näkyä myös Suomen esittämissä kestävä liikenteen investointikohteissa.

Suomen päärataa ja sen liityntäyhteyksiin osoitettavat kehittämistoimet tukevat eurooppalaisten liikenneverkkojen toimivuutta sekä parantavat Suomen mahdollisuuksia saada Euroopan Unionin CEF-rahoitusta.

## PÄÄRATARYHMÄ

