

Liikenne- ja viestintäministeriö

PL 31

00023 VALTIONEUVOSTO

[info@lvm.fi](mailto:info@lvm.fi)

[kirjaamo@lvm.fi](mailto:kirjaamo@lvm.fi)

VIITE Liikenneministeriön tulevaisuuskatsaus puolueille

ASIA Digitaalinen Suomi, uusi liikennepolitiikka

Esitettyjä skenaarioita eli hallitusohjelmia voisi täydentää tarkastelemalla konkreettisemmin, mitä ne voisivat tarkoittaa rautatieliikenteen kannalta. Keskeisessä asemassa on tuleva rahoituksen taso ja sen suuntaaminen. Rautateiden vuosikymmeniä jatkunut alirahoitustila pitäisi rehellisesti tunnustaa. Sen takia on mahdollista, etteivät matkustajamäärät kasva oleellisesti ilman merkittäviä lisäpanostuksia.

Liikennepolitiikan keskeisiä tavoitteita pitää olla kuitenkin junamatkustuksen kasvattaminen ja tavaravirtojen siirto raiteille. Tavoite voidaan saavuttaa joko pakottamalla ("keppi-malli"), houkuttelemalla ("porkkana-malli") tai näiden yhdistelmällä ("keppi- ja porkkana – malli"). Nämä mallit vastaavat jossakin määrin esitettyjä skenaarioita ja eroavat toisistaan ennen kaikkea rahoitustason suhteen.

Jokaisessa vaihtoehdossa on muistettava, että rataverkko on kokonaisuus. Siksi ns.

vähäliikenteisten rataosien lakkauttamispohdintoista on luovuttava ja niiden mahdollisuuksia on pohdittava uusien henkilöliikennereittien osina sekä vaihtoehtoisina rahtireitteinä rataverkon häiriötilanteissa. Myös ns. runkoverkkoajattelu korostaa liikaa tiettyjen ratojen merkitystä eikä ota huomioon rataverkkoa kokonaisuutena.

Olemme listanneet millaisia seurauksia valinnoista voisi olla.

## **EDISTYVÄ SUOMI**

### ”Keppi - malli”

Rautateiden kaukoliikenne perustuu pääosin nykyiseen liikennerakenteeseen eli perusjunat (IC tai P) kulkevat yleensä **kolmituntirytmissä** (eli kolmen tunnin välein). Osittain linjat menevät päällekkäin tai vuorovälit ovat tiheämpiä, jolloin Helsingistä Turkuun, Tampereelle ja Kouvolaan pääsee tunnin välein. Tätä täydentävät varsinkin ruuhka-aikoina lisäjunat, jotka ovat usein Pendolinoja.

Junamäärä on lähes sama kuin nyt. Pääkalustona on IC200, jonka perusominaisuudet ovat:

- muodostetaan nykyisistä ja uusista kaksikerroksisista IC-vaunuista
- muodostavat kiinteitä kuusivaunuisia runkoja veturin kanssa
- kussakin rungossa on ravintolavaunu ja ohjausvaunu (uusina)
- istumapaikkoja on noin 600
- huippunopeus 200 km/h (milloin rata sen sallii)
- kaksi runkoa voidaan tarvittaessa kytkeä yhteen (myös kaksi veturia)

Junamäärän pysyessä nykyisellään lisääntyvät matkustajamäärät sovitetaan suurempiin juniin. Aktiivisella hinnoittelulla pyritään täyttämään junat myös ruuhka-aikojen ulkopuolella.

Rautateiden kilpailukykyä voidaan joutua parantamaan henkilöautoilun etuisuuksia vähentämällä, koska junaliikenteen kehittämiseen ei löydy riittävästi varoja. Tällaisia (todennäköisesti epäsuosittuja) toimia voisivat olla:

- yleinen kattonopeus 80 km/h (parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen sujuvuutta [tasaisemmat nopeudet, ei ohitustarvetta], vähentää päästöjä ja ennen kaikkea heikentää henkilöautojen kilpailukykyä muihin liikennemuotoihin, myös linja-autoliikenteeseen nähden)
- erilaisten veroetuuksien poistaminen
- autoverotuksen muuttaminen kulutusperusteiseksi
- veroetujen myöntäminen joukkoliikenteen käytölle
- uusien teiden ja erityisesti moottoriteiden rakentaminen lopetetaan

Rataverkon parannukset ovat lähinnä pistemäisiä aikataulun solmukohdissa tarkoituksena

liikennöintivarmuuden parantaminen (ne eivät juuri tuo lisäkapasiteettia).

Koska henkilöautolla tapahtuvaa liikkumista ei kannusteta, lisätään tukea erityisesti bussien työmatkavuoroille ja kehitetään rautateiden lähiliikennettä eräiden suurimpien kaupunkien ympäristössä (kaikki kilpailutettua ostoliikennettä).

Sisämaan yöjunaliikenne palautetaan laajassa mitassa, koska päiväyhteyksiä ei voida parantaa ja lentoreitit ovat heikosti kannattavia. Jouduttaneen kuitenkin ylläpitämään melko laajaa kotimaan lentokenttäverkkoa, koska junaliikenne ei pysty korvaamaan kaikkia lentoyhteyksiä. Lentotoiminta jää kuitenkin yksityisen toiminnan varaan.

Rautateiden henkilöliikennemäärä voisi lisääntyä korkeintaan kolmanneksella<sup>1</sup>.

## **AKTIIVINEN SUOMI**

### ”Keppi ja porkkana – malli”

Siirrytään **kaksituntirytmiiin**, jossa useimmat lisäjunat on yhdistetty näihin rytmijunalinjoihin. Eteläisemmässä Suomessa liikennöidään tunnin välein. Liikenne mahtuu enimmäkseen ratojen nykykapasiteetin puitteisiin. Liikkuvaa kalustoa ei juuri tarvita lisää, koska kolmanneksen tiheämpi liikenne jakautuu tasaisemmin vuorokauden sisälle. Tällöin kaluston käyttö on tehokkaampaa.

Junamäärä ja nopeudet kasvavat keskipitkillä matkoilla.

Pääkalustona on jo mainittu IC200 Länsi-Suomessa, lyhyemmillä matkoilla IC<sup>2</sup> (varustettu myös ohjausvaunulla). Itä-Suomessa liikennöidään pääasiassa Pendolinoilla, jotka korvataan vähitellen uudella kallistuvakorisella kalustolla.

Autoilun veroedut poistetaan ja moottoriteiden rakentaminen ja parantaminen lopetetaan E18 – tien valmistuttua.

Rataverkon parannukset keskittyvät solmupisteisiin (jotka osittain sijaitsevat eri paikoissa kuin Edistyvän Suomen mallissa). Kaksoisraideosuudet ovat kuitenkin pidempiä ja mahdollistavat tehokkaamman lähiliikenteen käynnistämisen.

Esimerkiksi Ouluun pääsee Helsingistä rytmijunilla viidessä ja puolessa tunnissa (nyt noin seitsemässä tunnissa); Pendolinoilla matka-aika voisi olla lyhyempi, mutta näitä on vaikea

---

<sup>1</sup> Kuluneen vuosikymmenen perusteella oletamme rautatiematkustuksen kasvavan luonnollisista syistä (kuten lisääntyvä ympäristötietoisuus) noin 10 % kymmenessä vuodessa. Muu kasvu tulisi liikenteen parannuksien ansiosta.

sovittaa muun liikenteen sekaan.

Matkustajamäärät kasvavat vähintään 50 %.

## **ROHKEA SUOMI**

### ”Porkkana – malli”

Siirrytään **tuntirytmiin** useimmilla linjoilla. Pääradat on enimmäkseen kaksiraiteistettu (toteutus tällä vuosikymmenellä). 2020-luvulla rakennetaan ja osittain kunnostetaan kolme

#### **suurnopeusrataa:**

- Helsinki – Turku (matka-aika yksi tunti)
- Helsinki – Seinäjoki (- Oulu) (matka-aika noin neljä tuntia Ouluun)
- Helsinki – Mikkeli (- Kuopio) (matka-aika kaksi ja puoli tuntia Kuopioon)

Lisäksi vuonna 2030 aloitetaan itäisen rantaradan Helsinki – Porvoo – Kotka – Luumäki rakentaminen.

Radat rakennetaan valtion infrastruktuuriyhtiön ja yksityisten yhteishankkeina.

Junamäärät ovat vähintään kaksinkertaiset nykyiseen nähden ja matkustajamäärät ovat kasvaneet vähintään samassa suhteessa. Matka-aikojen nopeutus on useimmilla reiteillä vähintään 40 %.

Pääreiteillä on kokonaan uusi junakalusto; lisääntyneen liikenteen takia käyttöä on kuitenkin vielä vanhallekin kalustolle.

Autoilun etuihin ei tarvitse puuttua ainakaan periaatteessa. Käytännössä voimakas investointi ratoihin ja juniin tarkoittaa, että tierahoja täytyy leikata voimakkaasti. Kotimaan sisäinen lentoliikenne tuskin on kannattavaa lukuun ottamatta Pohjois-Suomeen suuntautuvia lentoja.

Ratojen kasvanut kapasiteetti mahdollistaa laajemman lähiliikenteen. Yleisesti kasvanut kaukoliikenne lisää myös muiden junien matkustajamääriä.

Henkilöjunaliikenne on vapautettu kilpailulle ja ostoliikenne on kilpailutettu. VR on markkinaosuudeltaan suurin operaattori ja sen liikennevolyymi on pysynyt vähintään samana kuin nytkin.

Jos Lappiin rakennetaan uusia ratoja kaivosteollisuuden ansiosta, ne tehdään niin, että ne palvelevat myös matkailuyhteyksiä. Tärkeää olisi pidentää yöjunayhteyksiä, parhaassa tapauksessa aina Jää-

merelle asti.

## TIIVISTELMÄ

EDISTYVÄ SUOMI	AKTIIVINEN SUOMI	ROHKEA SUOMI
<p>Kaukojunaliikenne perustuu nykyiseen <b>kolmituntirytmiin</b>. Vain vähän kasvaneen junamäärän kapasiteettia kasvatetaan kokonaan kaksikerroksisin IC – junin.</p> <p>Junien suhteellista kilpailukykyä parannetaan heikentämällä henkilöautoilun houkuttelevuutta esimerkiksi yleisellä 80 km/h nopeusrajoituksella ja veroetuuksien karsimisella. Moottoriteiden rakentaminen lopetetaan heti.</p> <p>Rataverkkoa parannetaan pistemäisesti aikataulun solmukohdissa liikennöinti-varmuuden parantamiseksi (eivät juuri tuo lisäkapasiteettia).</p> <p>Korvauksena henkilö-autoilun vaikeutumisesta lisätään tukea bussiliikenteelle ja aloitetaan lähiliikenne eräiden suurimpien kaupunkien radoilla.</p> <p>Sisämaan yöjunaliikenne korvaa heikkona pysyviä päiväjunayhteyksiä.</p> <p>Rautateiden matkustajamäärät voisivat kasvaa kolmanneksella</p>	<p>Kaukoliikenteessä siirrytään <b>kaksituntirytmiin</b>, mikä on mahdollista tehostuneen kalustonkäytön ansiosta nykyresurssein. Rataverkkoa parannetaan lyhyehköillä kaksoisraideosuuksilla, jotka myös mahdollistavat paremmin lähiliikenteen aloittamisen.</p> <p>Moottoriteistä rakennetaan enää E18.</p> <p>Pendolinot korvataan uudella kallistuvakorikisella kalustolla. Junamäärä ja nopeudet kasvavat keskipitkillä matkoilla.</p> <p>Rautateiden matkustajamäärät voisivat kasvaa 50 %.</p>	<p>Tärkeimmät pääradat kaksiraiteistetaan. Lisäksi rakennetaan ja/tai kunnostetaan joitakin suurnopeusratoja. Tämä mahdollistaa liikennöinnin useimmilla linjoilla <b>tunnin välein</b>. Lisäksi uutta kapasiteettia on käytettävissä lähiliikenteessä.</p> <p>Tierahaa siirretään rautateille. Silti rata-investointeihin tarvitaan uusia keinoja.</p> <p>Nopeuttamalla junia vähintään 40 % ja tuplaamalla junamäärä nostetaan matkustajamäärät kaksinkertaisiksi.</p> <p>Yöjunat tunkeutuvat yhä kauemmaksi pohjoiseen mm. kaivosratojen ansiosta.</p> <p>Matkustajamäärät voisivat kasvaa jopa kaksinkertaisiksi.</p>

Kemijärvellä elokuun 31. päivänä 2010

Suomen Rautatiematkustajat ry.

Kemijärvi

([www.rautatiematkustajat.fi](http://www.rautatiematkustajat.fi))

Kalevi Kämäräinen

Puheenjohtaja

Juha P. Korhonen

Varapuheenjohtaja