

30.9.2024

Julkinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

VR-Yhtymän lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä hallituksen esityksestä valtion ensi vuoden talousarvioksi. Toteamme seuraavaa:

Tiivistelmä

- Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat perusedellytys kaiken raideliikenteen kasvulle ja kilpailun edistämiselle.*
- Rataverkon korjausvelan kasvu on taitettava ja saatava pidemmällä aikavälillä laskuun. Pidämme tarpeellisena yli hallituskausien ulottuvaa tasapainotusohjelmaa, jolla rataverkon korjausvelkaa kurottaisiin umpeen.*
- VR on voimakkaasti sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä ja pitää tärkeänä, että kestävä, asiakaslähtöinen ja kilpailuun perustuva raidemarkkina kasvaa Open Accessin eli vapaan kilpailun sekä alueellisen ostoliikenteen kilpailutusten yhdistelmänä.*
- Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta tukee kilpailun edistämistä. Kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus.*
- Valmisteilla olevassa liikennepalvelulain muutoksessa tulee helpottaa alueiden mahdollisuuksia alueellisen henkilöjunaliikenteen järjestämiseksi ja lisätä niiden toimivaltaa päätöksentekoprosessissa.*
- Junien verkkoyhteyksien parantaminen edellyttää aktiivista ja laajaa yhteistyötä valtion, viranomaisten, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja VR:n kesken.*
- Henkilöjunaliikenteen käynnistyminen Suomen ja Ruotsin välillä Oulun ja Haaparannan sähköistetyllä rataosuudella edellyttää ostoliikenteen rahoitusta.*

Investointiohjelman ratahankkeiden toteutuksesta pidettävä kiinni

Suomen julkisen talouden tila on tällä hetkellä varsin heikko, mikä näkyy lukuisina sopeutumistoimina ja niukkuutena valtion ensi vuoden talousarvioesityksessä. Myös liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoihin hallitus esittää noin prosentin leikkausta.

30.9.2024

Julkinen

Uusi budjettiesitys ei sisällä monia uusia väylähankkeita. Ratahankkeista uusia valtuuksia ja määrärahoja esitetään vain Karjalanradalle, Suupohjan radalle ja Rantaradalle.

Karjalan radan määrärahalla on tarkoitus jatkaa kaksoisraidetta Imatralta Joutsenoon. VR pitää hanketta välttämättömänä, sillä rataosuus on pääradan jälkeen Suomen vilkkaimpia ja kuljetetuissa tonneissa mitattuna toiseksi vilkkain yksiraiteinen rataosuus. Kaksoisraiteella parannetaan liikenteen pullonkauloja, vähennetään radasta johtuvia häiriöitä ja tehostetaan tavaraliikenteen kuljetuksia.

VR pitää perusteltuna myös Rantaradan korjaustoimien jatkamista. Uudella 50 miljoonan euron valtuudella voidaan parantaa rataosuutta Karjaan ja Kaukalahden välillä. Korjaukset parantavat erityisesti lähiliikenteen sujuvuutta ja vähentävät nopeusrajoituksia.

Liikennehankkeiden osalta merkittävää on se, että hallitus on ilmoittanut käynnistävänsä isoja infrahankkeita valtion omaisuustuloilla rahoitettavan neljän miljardin euron investointiohjelman puitteissa tämän vaalikauden aikana.

- ***VR pitää tärkeänä, että hallitusohjelman investointipaketin toteutuksesta pidetään kiinni. Siinä ehdotetut ratahankkeet vastaavat pitkälti VR:n näkemyksiä tarpeellisimmista investointikohteista. Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat perusedellytys kaiken raideliikenteen kasvuille ja kilpailun edistämiselle.***

VR päivitti alkuvuonna arvionsa rataverkon tärkeimmistä kehittämishankkeista (lausunnon liite), jotka parantaisivat henkilöjunaliikenteen ja teollisuuden rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja tehokkuutta sekä edistäisivät työvoiman liikkuvuutta, aluetaloutta sekä teollisuusinvestointeja. Listan hankkeita priorisoitiin asiakashyötyjen perusteella niin elinkeinoelämän kuin henkilöliikenteen ja työssäkäynnin edistämisen näkökulmasta.

Työssäkäyntiä ja talouden kilpailukykyä tukevia ratahankkeita:

- Pääradan välityskyvyn ja palvelutason lisääminen (Helsinki–Tampere)
- Tampere–Jyväskylä-radan välityskyvyn lisäys ja nopeutus (Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisu ja kaksoisraide)
- Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa sekä kuormauspaikat
- Luumäki–Imatra (LUIMA) 2.vaihe eli kaksoisraiteen rakentaminen Luumäki–Joutseno-välillä
- Tampereen alueen junaliikenteen välityskyvyn lisääminen
- Tornio–Kolari-rataosan sähköistys
- Lentorata
- Metsäteollisuutta hyödyntävät sähköistykset Itä-Suomessa ja Kainuussa
- Länsirata (Salo-Kupittaa kaksoisraide sekä Espoo-Lohja yhteys)
- Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus (Karjalanrata, Savonrata, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Oulu)

30.9.2024

Julkinen

Päärata Helsingistä Ouluun on ylivoimaisesti Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus. Sen välityskyvyn ja palvelutason parantaminen tukee niin matkustajaliikennettä kuin tavaraliikennettä koko maassa. Päärata on myös huoltovarmuuden kannalta keskeinen väylä ja jatkossa korostuu yhteys Tornion kautta Ruotsiin.

Helsinki-Tampere perusparannushankkeen rahoitus tulee varmistaa jatkossa riittävällä vuotuisella rahoitustasolla, sillä hankkeen tulevien vuosien toteutus tulee olemaan erittäin haastava.

VR tukee myös Lentoradan suunnittelun jatkamista ja toteuttamispäätöksen valmistelua, jotta hanke olisi valmis päätettäväksi viimeistään nykyisen hallituskauden jälkeen. Lentoradan suurin hyöty on junaliikenteen kasvun mahdollistaminen, kun se lisää ratakapasiteettia pää- ja oikoradan yhteisellä osuudella Kerava–Pasila ja mahdollistaa junavuorojen määrän kasvamisen. Se luo myös maakunnista vaihdottoman ja nykyistä jopa 24 minuuttia nopeamman junayhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaa siten maakuntien saavutettavuutta.

Kaikki ehdotetut logistiikan infrahankkeet parantavat rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja tehokkuutta. Ratojen sähköistyksellä voidaan vähentää päästöjä ja kuluttaa vähemmän energiaa.

Rataverkon perusväylänpidon korjausvelan kasvu on taitettava

Raideliikenteen suurimpia haasteita on rataverkon korjausvelka, joka on lähestymässä noin 1,7 miljardia euroa. Rataverkon huonosta tilanteesta kärsivät niin matkustajat kuin tavarakuljetuksia tarvitsevat yritykset. Yli puolet junien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon kunnosta tai häiriöistä ja lisäksi radan huonosta kunnosta johtuvat ylimääräiset nopeusrajoitukset hidastavat matka-aikoja. Heikentyvä ratainfra on pitkällä aikavälillä myös riski huoltovarmuudelle, jos korjausvelan kasvun annetaan jatkua.

Huolestuttavaa on, että reilusti yli puolet rataverkon korjausvelasta kohdistuu päärataverkkoon, joten rahoitusta tulee katkeamattomasti suunnata myös rataverkon korjausvelan taittamiseen.

Budjettiesityksessä korjausvelan purkuun esitetään 200 miljoonan euron lisämäärärahaa, mutta lisäraha ei tuo parannusta raideliikenteeseen vaan määräraha käytetään tieverkon kunnostukseen.

- ***VR pitää tärkeänä, että rataverkon korjausvelkaa ei päästetä kasvamaan vaan perusväylänpidon taso pidetään vakaana ja riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi.***

Julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö tukee kilpailun edistämistä

Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 26.6.2024 julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta. Päätös perustamisesta on hallitusohjelman mukainen ja VR kannattaa tavoitetta.

30.9.2024

Julkinen

Valtio tulisi perustettavan ostoliikenteen kalustoyhtiön omistajaksi. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaan kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus. Yhtiöön koottaisiin siten VR:n alueellisessa ja yö- ja lähiliikenteessä oleva ostoliikenteen kalusto siten, että valtion ei tarvitse käyttää budjettivaroja yhtiön pääomittamiseen. Ministerivaliokunta linjasi myös, että markkinaehtoihin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteen. Tavaraliikennekalustoa ei myöskään siirretä kalustoyhtiöön.

Ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen on tärkeää, koska EU-sääntely edellyttää Suomea kilpailuttamaan jatkossa kaikki julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen palvelut. Aikataulullisesti kaluston tulisi olla siirrettynä ja yhtiön olla toiminnassa viimeistään vuosina 2025–2026 eli ennen uusien kilpailutusten alkamista. Lisäksi useilla alueilla on tahtotilaa hankkia ostojunaliikennettä jo lähivuosien aikana. Nykyinen LVM:n ja VR:n välinen ostoliikennesopimus päättyy vuonna 2030.

Ostoliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista kaukoliikennettä, jossa sovelletaan EU:n Open Access -kilpailumallia. Kaukoliikenne on tällä hetkellä Suomessa 84-prosenttisesti lipputulorahoitteista eli markkinaehtoista. Henkilöjunaliikenteen rahoituksesta vain 7 % tulee valtiolta.

VR katsoo, että 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.

- ***VR katsoo, että julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. Ostoliikenteen kalustoyhtiö voidaan perustaa nopeasti ja se tukisi tosiasiallisen kilpailun syntyä paitsi kilpailutetussa ostoliikenteessä myös markkinaehtoisessa liikenteessä alentaen markkinalle tulon kynnystä.***

Alueille päättävältä ostojunaliikenteen järjestämiseen

Hallitus valmistelee hallitusohjelman mukaisesti hallituksen esitystä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Tavoitteena on selkiyttää sääntelyä, jolla kunnat, kuntayhtymät ja alueet voivat hakea toimivaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen alueellaan. Tämä osaltaan edesauttaa raideliikenteen kilpailua ja helpottaa markkinoille pääsyä.

Suomessa useat kaupungit ovat ilmaisseet mielenkiintonsa lähiliikenteen aloittamiseksi, mutta lain mukaan toimivaltaisista viranomaisista ovat ainoastaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä Helsingin Seudun Liikenne HSL. Tämän vuoksi esimerkiksi Tampereen, Nokian, Lempäälän ja Akaan rahoittama M-lähijunaliikenteen lisäliikennesopimus on hoidettu ministeriön kautta. Toimivallan perusteiden lisäksi eteen myös ostoliikenteen rahoitus. Uusissa MAL-sopimuksissa lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa on valtion ja kuntien yhteisrahoitteisuus.

30.9.2024

Julkinen

VR katsoo, että alueiden vahvempi rooli ostoliikenteen kilpailutusten päätöksenteossa ostoliikenteen kalustoyhtiötä hyödyntäen lisää kilpailua raideliikenteessä. Ruotsissa tämänkaltaisen malli on kasvattanut junaliikenteen matkustajamääriä ja junavuoroja.

- ***VR kannattaa, että kaupungit, kunnat ja kuntayhtymät saisivat jatkossa päätäntävaltaa tarvitsemansa lähijunaliikenteen järjestämiseksi alueillaan.***

VR on sitoutunut edistämään kilpailua raidemarkkinalle

VR on tehnyt aktiivisesti konkreettisia toimenpiteitä raideliikenteen kilpailun edistämiseksi ja hallitusohjelman perusraidekirjausten toteuttamiseksi.

Tuemme markkinaehtoista kilpailua myymällä kaukoliikenteeseen soveltuvaa kalustoa, edistämme ostoliikennekilpailutuksia myymällä kilpailijallamme Suomen Lähijunat Oy:lle Sm2-lähijunia ja tuemme kunnossapitomarkkinaa myymällä ratatyökoneita ja niiden huoltotoiminnan Teräspyörä Oy:lle.

Lisäksi edistämme markkinan kilpailuneutraliteettia keskittymällä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaan luopumalla asemistamme, yksityisraiteistamme ja varikkokiinteistöistämme. Keskusteluissa on ollut esillä vaihtoehto, jossa varikkokiinteistöt ja näihin liittyvät yksityisraiteet siirtyisivät Väylävirastolle. Rautatiealan sääntelyelin on vaatinut yksityisraidetoimintojen eriyttämisestä raideliikenneoperaattorista.

VR katsoo, että varikkokiinteistöjen eriyttäminen VR:n omistuksesta on tehokas keino tukea kilpailun lisääntymistä. Varikkokiinteistöjen neutraali omistus edistää kunnossapitotoiminnan kilpailuneutraliteettia ja houkuttelevan toimintaympäristön luomista ja lisää läpinäkyvyyttä, kun samalla varikkokiinteistöalueella voi toimita useita kunnossapitoyhtiöitä usean eri kilpailutetun liikennekokonaisuuden kunnossapitäjänä. Näin toimitaan useilla varikoilla muissa maissa. Käytännössä tämä on mahdollista jo nyt mm. Ilmalan varikolla Helsingissä.

Strategiansa mukaisesti VR jatkaa mittavia investointeja tulevaisuuden kestävään joukkoliikenteeseen. Viimeisen 10 vuoden aikana VR on investoinut lähes miljardi euroa kaluston uusinvestointeihin ja modernisointiin.

Vuoteen 2027 mennessä VR on investoimassa noin miljardi euroa Suomen raideliikennekalustoon (mm. uudet makuuvaunut, autovaunut ja lähijunat). Lisäksi on hyvä muistaa, että VR on jakanut valtiolle osinkoa 890 miljoonaa euroa viimeisen 11 vuoden aikana. Tänä keväänä VR tuloutti valtiolle 57 miljoonan euron pääomapalautuksena.

VR esittää, että kilpailuneutraliteettia tulisi lisätä myös rautatiealan koulutuksen järjestämisessä. Ensi vuoden talousarvioesityksessä hallitus esittää liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalta 841 000 euroa valtionavustukseen rautatiealan koulutukseen. Tuki on kohdennettu Kouvolan rautatie- ja aikuiskoulutus Oy:lle, joka järjestää veturinkuljettajien peruskoulutusta VR:n tilauksesta.

30.9.2024

Julkinen

Kilpailun lisääntyessä olisi tarkoituksenmukaista, että raideliikenteen ammatillinen koulutus rinnastettaisiin muuhun ammatilliseen koulutukseen ja toteutettaisiin Opetus- ja kulttuuriministeriön ohjauksella ja rahoituksella.

- ***VR on voimakkaasti sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä ja haluaa olla mukana kasvattamassa kestävä, asiakaslähtöistä ja kilpailuun perustuvaa raidemarkkinaa Open Accessin eli vapaan kilpailun sekä alueellisen ostoliikenteen kilpailutusten yhdistelmänä.***

Junien verkkoyhteyksien parantaminen edellyttää yhteistyötä

VR aloitti jo parisen vuotta sitten laajan kehitystyön ja investoinnit kaukoliikenteen juniensa verkkoyhteyksien parantamiseksi. VR:n vastuulla junakuuluvuuden parantamisessa on nimenomaan junassa oleva langaton verkko. Junien verkkoyhteydet ovat muodostuneet entistä tärkeämmäksi kysymykseksi matkustajille. VR:n kaukoliikenteessä matkustaa vuodessa yli 15 miljoonaa matkustajaa, ja hyvä nettiyhteys mahdollistaa heille työnteon ja etäpalaverit myös junamatkojen aikana. Samalla se entisestään kasvattaa junamatkustuksen viihtyisyyttä.

VR on saanut kesän aikana valmiiksi wlan-verkon mittavan uudistuksen. Olemme asentaneet kaikkiin IC-, Pendolino- ja yöjuniin uuden VR-wifin, joka on jopa viisi kertaa aiempaa nopeampi. VR on investoinut kehityshankkeeseen noin viisi miljoonaa euroa.

VR ei pysty pelkästään omilla toimillaan vaikuttamaan wifin toimivuuteen kaikilla rataosuuksilla. Ratojen varsilla on edelleen paljon katvealueita, joissa teleoperaattorien tarjoama tiedonsiirto kapasiteetti ei ole valitettavasti riittävä toimivien verkkoyhteyksien ja hyvän kuuluvuuden saamiseksi juniin. Näiden katvealueiden parantamiseen tarvitaan lisää teleoperaattorien tukiasemia. Telemastojen rakentaminen ei kuitenkaan kuulu VR:n eikä muidenkaan liikenneoperaattoreiden vastuulle. Tämä tehtävä kuuluu teleoperaattoreille, mutta harvaan asutuille seuduille ei ole kaupallisin perustein syntynyt kattavaa verkkokapasiteettia riittävän kysynnän puuttuessa.

Juna-wifin parantamisen ohella VR testaa keinoja parantaa radiosignaalin pääsyä junavaunujen sisälle. Tällä hetkellä signaalia on vahvistettu teleoperaattoreiden toistimilla. Puhelimen ja mobiilidatan kuuluvuutta junissa voidaan tehostaa parantamalla ikkunalasien läpäisevyyttä, jolloin kuuluvuusvaikutus olisi vastaava kuin erillisillä toistimilla. VR pyrkii löytämään riittävän tehokkaan ja laadukkaan tavan jälkikäsitellä ikkunat laseroimalla. Tämä ns. RF-käsitelty lasi ei kuitenkaan poista katvealueiden kuuluvuusongelmaa.

VR seuraa myös aktiivisesti uusien teknologioiden kehitystä ja uusittu wifi-laitteistomme on yhteensopiva satelliittiteknologian kanssa. Satelliittiyhteyksien peitto Suomessa ei ole toistaiseksi riittävällä tasolla, jotta se voisi ratkaista nykyisen kuuluvuusongelman. Toisin sanoen satelliittiyhteys ei vielä ole yhtä hyvä kuin operaattoreiden tarjoama yhteys.

30.9.2024

Julkinen

Verkkoyhteyksien parantamista on edistetty laajassa yhteistyössä VR:n ja eri toimijoiden kesken. Liikenne – ja viestintäministeriön johdolla toimii Junakuuluvuuden parantamisen valmisteluryhmä, jossa LVM:n lisäksi ovat edustettuina teleoperaattorit, FiCom, VR, Traficom, Fintraffic ja Väylävirasto. VR pitää tärkeänä, että osapuolten kesken jatketaan yhteistyössä vuoropuhelua toimenpiteistä, miten junakuuluvuutta voidaan parantaa.

- ***VR toivoo, että rakentavaa yhteistyötä ja aktiivista vuoropuhelua jatketaan laajassa yhteistyössä viranomaisten, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja VR kanssa junamatkustajien tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi.***

Henkilöjunaliikenne voisi käynnistyä Suomen ja Ruotsin välillä ensi vuonna – ostoliikenteen rahoitus puuttuu

Pitkään odotettu sähköistyshanke Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välisellä rataosuudella valmistuu vuoden 2024 lopulla. Se mahdollistaa sähköjunayhteyden avaamisen Suomen ja Ruotsin välillä ja sitä kautta muulle Eurooppaan.

VR:llä on valmius aloittaa Suomen ja Ruotsin välinen matkustajaliikenne vuoden 2025 alusta Oulun ja Haaparannan välillä. Kyseessä olisi historiallinen, ensimmäinen EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöjunayhteys Suomen ja Ruotsin välillä.

VR on valmistellut ruotsalaisen Norrtågin kanssa jo vuoden 2025 aikataulu- ja vuororakenteen, joissa vaihtoyhteydet toimisivat Haaparannan asemalla sujuvasti. Ruotsissa ostoliikenteelle on jo rahoitus ja Haaparannan ja Luulajan välillä liikennöidään kolme vuoroa päivässä.

Kuten Ruotsissakin, myös Suomen puolelta Haaparantaan ulottuva henkilöjunaliikenne olisi ostoliikennettä, koska se ei olisi pelkästään lipputuloilla kannattavaa. Tällä hetkellä ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus.

VR on esittänyt vuodelle 2025 kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 miljoonaa euroa vuodessa.

- ***Junaliikenteen aloittamiseksi VR toivoo, että ostojunaliikenne Oulun ja Haaparannan välillä käynnistyisi pilottihankkeena ja että sille löytyisi riittävä rahoitus.***

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Liite

VR Groupin näkemyksiä raideliikenteen kärkihankkeista