

20.9.2021

LVM: VN/21451/2021

VR-Yhtymän näkemykset henkilöjunaliikenteen lisäämisestä ja kehittämisestä

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua henkilöjunaliikenteen lisäämisestä sekä kehittämisestä ja lausuu siitä seuraavaa:

Nykyisellä ostarahoitustasolla ajetaan perusmuotoista ostoliikennettä – lisäliikenne edellyttää lisärahoitusta

VR:n tavoitteena on ilmastoystävällisen junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen Suomessa 10 prosenttiin. Olennainen edellytys raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle on kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen sekä valtakunnallisesti että alueellisesti.

LVM on pyytänyt alueilta lausuntoja perustason ostoliikenteen suunnitelmasta. VR on perustason ostoliikennesuunnitelman lisäksi laatinut omat kehitysnäkemyksensä henkilöjunaliikenteen lisäämiseksi niin kauko-, yöjuna- kuin alueellisessa lähiliikenteessäkin. Nämä jäljempänä esitetyt mahdolliset lisäliikenneskenaariot eivät sisälly perustason ostoliikenteen sopimukseen. Jos liikennettä päätettäisiin laajentaa, tulisi sille osoittaa erillinen lisärahoitus.

Henkilöjunaliikenne HSL-alueen ulkopuolella Suomessa rahoitetaan noin 90 prosenttisesti lipputuloilla, mikä on kansainvälisesti vertaillen poikkeuksellisen korkea suhde.

LVM:n ostaman, julkisesti rahoitetun junaliikenteen osuus on kansainvälisesti verrattuna pientä ja edellinen hallitus pienensi junaliikenteen ostarahoitusta merkittävästi vuonna 2016.



Ostoliikennemäärärahan tason korotuksella vähintään eurooppalaiselle keskitasolle varmistettaisiin pitkällä aikavälillä riittävät liikkumisen mahdollisuudet ja alueiden välinen saavutettavuus Suomessa. Ostoliikenteen laajuudella on välillisesti vaikutusta myös markkinaehtoisen liikenteen laajuuteen, joko liikennetarjontaa ylläpitäen tai sitä supistaen.

Ostoliikenne on entiseen tapaan mahdollista myös henkilöliikenteen kilpailun avauduttua täysimääräisesti Open Access -mallilla 1.1.2021. Open Access -

20.9.2021

mallissa operaattorit hoitavat liikennettä itse hankkimallaan kalustolla ja kalustokustannukset tulevat luonnollisesti osaksi liikennöinnin kustannuksia.

Perustason ostoliikenteen julkinen rahoitus on lähtökohtaisesti 32 M€/vuosi sopimusjaksolla 2022–2030

Perustason ostoliikenteen vuosittainen ostomääräraha on lähtökohtaisesti 32 M€/vuosi (v. 2022–2030). VR haluaa tässä yhteydessä tuoda esiin, että ilman inflaation huomioimista tasarahoitus tarkoittaa 9 vuoden aikana merkittävästi vähenevää rahoitusta fossiilivapaalle liikenteelle. Julkisen ostoliikennerahoituksen tarve 9 vuoden perustason ostoliikenteen sopimusjaksolla on keskimäärin seuraava:

- Etelä-Suomen taajamajunaliikenne: 10,9 M€ vuodessa ja 1,37 € yksittäistä matkaa kohden
- Yöjunaliikenne: 3,3 M€ vuodessa ja 5,53 € yksittäistä matkaa kohden
- Kiskobussiliikenne: 7,0 M€ vuodessa ja 12,46 € yksittäistä matkaa kohden
- Muut ostoliikenteen IC- ja Pendolino-vuorot (Tampere-Pori ja Rovaniemi-Oulu-Kuopio): 8,1 M€ vuodessa ja 7,27 € matkaa kohden

Julkisen rahoituksen suuruusluokan vertailuna mainittakoon, että valtion ostaman lentoliikenteen tuki on keskimäärin 1220 € yksittäistä matkaa kohti.

VR:llä on vahva tahtotila ajaa lisäliikennettä – lisärahoitusta tarvitaan

VR käy jatkuvaa ja tiivistä vuoropuhelua kaupunkien ja maakuntien kanssa junaliikenteen kehittämiseksi. VR:llä on vahva tahtotila ajaa junaliikennettä kaikilla alueilla ja rataosuuksilla, joilla on kysyntää, joko markkinaehtoista tai ostoliikennettä.

Maakuntien ja kaupunkien kanssa käydyn vuoropuhelun tuloksena VR on tunnistanut useita kehitysaihoita, joiden pohjalta se on laatinut lisäliikenneskenaarioita ostoliikenteeseen nyt lausuttavana olevan raideliikenteen perusmuotoisen ostoliikenteen lisäksi. VR:n tunnistamat uudet lisäliikennemahdollisuudet on mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla.

VR on toimittanut LVM:n kirjaamoon tämän lausuntonsa liitteenä erillisen materiaalin, jossa on esitetty alustavia ajatuksia Suomen junaliikenteen tarjonnan kehittämisen vaihtoehtoista 2020-luvulla.

Käynnissä olevan kuulemisen myötä alueilta saatavan palautteen ja tarpeiden perusteella VR on valmiudessa keskustelemaan tarkemmista liikenteen reunaehdoista. Näiden puitteissa VR voisi edelleen kehittää liikenneskenaarioita ja laskea kullekin liikenteelle alustavan tarjoushinnan.

20.9.2021

Mahdollinen lisäliikenne ei sisälly perustason ostoliikenteen sopimukseen, vaan sille tulee osoittaa erillinen lisärahoitus.

VR:n tunnistamat kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle

Mahdollisia kehitysaihiota ostoliikenteen laajentamiselle on tarkasteltu alla olevien alueiden ja rataosien osalta ja niitä on tarkemmin kuvattu erillisessä esitysmateriaalissa, joka on saatavilla myös VR:n verkkosivuilla osoitteessa: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/?type=lausunnot-ja-kannanotot>. Kehitysaihiota ei ole priorisoitu, vaan ne on esitetty sattumanvaraisessa järjestyksessä.

1. **Varsinais-Suomi:**
Loimaa-Turku, Naantali-Turku, Turun-alueen lähiliikenne
2. **Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa:**
(Helsinki-)Oulu-Rovaniemi, Haaparanta-Oulu, Oulun-alueen lähiliikenne
3. **Pirkanmaa ja Keski-Suomi:**
Äänekoski-Jyväskylä, Vammala-Tampere – lähiliikenteen lisävuorot, Tampere-Vilppula/Mänttä
4. **Ilta-/ yöyhteydet Helsinki-Turku/Lappeenranta**
5. **Rauma-Kokemäki** (syöttöliikenne Porin junille)
6. **Kurikka-Seinäjoki**
7. **Yöjunayhteys Helsinki-Kajaani-Rovaniemi**
8. **(Helsinki)-Kuopio-Kajaani**
9. **Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne:**
Helsinki-Riihimäki, (Helsinki-)Karjaa-Hanko, Riihimäki-Lahti-Kouvola, Riihimäki-Hanko, Tampere-Nokia, Tampere-Toijala (M-junien tarjonnan laajentaminen)

Materiaali ei ota kantaa liikennetarjonnan kehittämisen rahoitustarpeeseen, joka riippuu vahvasti mm. junien kulkupäivistä, vuoromäärästä, pysähdyksistä ja käytettävästä kalustosta.

Osa reiteistä on teknisesti käynnistysvalmiita jo 2022 ja niille on haettu ratakapasiteetti. Materiaalissa on nostettu esille kehittämiskohteet ja mahdolliset infran nykyrajoitteet, joiden kehittäminen on edellytys liikennetarjonnan laajentamiselle. Osa reiteistä vaatii esimerkiksi investointeja matkustajalaitureihin, joiden toteutus kestää joitakin vuosia.

Raideliikennejärjestelmää kehitettäessä tulee huomioida, että rautatieverkko muodostaa yhtenäisen kokonaisuuden ja on tältä osin luonteeltaan erilainen kuin tieverkko. Kaikessa suunnittelussa on huomioitava koko Suomen pääosin yksiraiteisen junaverkoston ja eri liikennelajien yhteentoimivuus eli

20.9.2021

mm. matkustaja- ja tavaraliikenteen aikataulut, radan sähköistysvaihe ja asemainfra.

Ratakapasiteetti ja tavaraliikenteen määrä rataosalla vaikuttaa henkilöliikenteen lisäämiseen. Sen sijaan julkisessa keskustelussa esillä ollut kaluston kierrätys tai sen saatavuus ei vaikuta junaliikenteen järjestämiseen millään alueella. VR haluaa palvella kaikkia asiakasryhmiä hyvin jatkossakin, minkä vuoksi se hankkii runsaasti uutta kalustoa niin lähijunaliikenteeseen kuin yöliikenteeseenkin.

Alueellisen lähijunaliikenteen kehittämisessä huomioitavia reunaehdoja

Alueellista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskevan päätöksenteon tueksi on selvitettävä potentiaaliset liikennöintinopeudet, matkustajamäärät ja kustannukset. Lisäksi tulee arvioida ratakapasiteetin riittävyyttä eli rataosan välityskykyä ja liikennöintikustannuksia verrattuna ennustettuihin käyttäjämääriin.

Yhteiskunnan näkökulmasta alueellista lähijunaliikennettä kannattaa perustaa isoille kaupunkiseuduille, joilla selvitysten perusteella on potentiaalia suurille matkustajamäärille. Ennusteet käyttäjämääristä ohjaavat päätöksentekoa sen suhteen, onko kestävä joukkoliikenne järkevää toteuttaa lähijunaliikenteenä vai esimerkiksi sähköbussiliikenteenä.

Edellä kuvatut selvitykset mahdollistavat poliittisen päätöksen siitä, minkä tasoista lähijunaliikennettä ja millä kustannuksilla liikenteen tilaajalla on valmius sitä hankkia.

Kun päätös ajettavasta liikenteestä on tehty, voidaan alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan sisällyttää lähijunaliikennettä koskeva liikennöintisuunnitelma, jonka mukaisesti kehitetään rataa ja seisakkeja. Uudet lähijunaliikenteet tarvitsevat kaikissa tapauksissa vähintään laituri-infran uusille pysähdyspaikoille ja useissa vaihtoehdoissa myös lisäraiteita, jos tarkoituksena on hankkia tiheää liikennettä.

Lähiliikenne- ja yöjunakalustoa on saatavilla lisäliikenteen tarpeisiin

Kaluston käyttöön vaikuttaa tilatun liikenteen toivottu aikajänne, mutta kaluston saatavuus ei muodosta ongelmaa alueellisen lähijunaliikenteen kehittämiselle.

Lyhyellä aikavälillä käynnistettäviin uusiin lähijunavuoroihin voidaan hyödyntää jo liikenteessä olevaa kalustoa muokkaamalla juna- ja/tai kalustokiertoa. Keskipitkän aikavälin (5-6 vuotta) lähijunaliikennetarpeet on huomioitu VR:n uuden SmX-lähijunakaluston hankinnassa. Pitkän aikavälin hankkeisiin, kuten 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kalusto voidaan aina järjestää, sillä suunnittelulle ja kaluston hankinnalle on riittävästi aikaa. On huomioitava, että kaikilla uusilla käynnistettävillä yhteysväleillä on jatkossa pystyttävä tarjoamaan esteettömiä junavuoroja.

20.9.2021

Uuden SmX-lähijunakaluston hankinnalla varmistetaan lähijunaliikennetarpeet vuosista 2025-2028 eteenpäin, jolloin kalusto arviolta otetaan käyttöön. Hankinta koskee alustavasti 25 SmX-junaa ja sillä korvataan nykyisin liikenteessä olevat vanhat ja elinkaarensa päässä olevat 36 Sm2-lähijunaa ja 14 Eil- ja 3 Eilf-vaunua. SmX-junissa on 4-5 vaunua ja Sm2-junissa on 2 vaunua. SmX on siis kapasiteetiltaan suurempaa ja sillä liikennöinti sitoo vähemmän runkoja kuin Sm2.

Mikäli lähijunaliikenteen lisäykselle järjestyy rahoitus, voidaan SmX-hankinnan optioilla hankkia lisää modernia ja €/km-hinnaltaan halvempaa lähiliikennekalustoa. Vapautuvaa Sm2-kalustoa voidaan hyödyntää väliaikaisratkaisuna.

Lähijunakalustohankinnan lisäksi käynnissä on uuden yöjunakaluston hankinta sisältäen 9 makuuvaunua ja 8 autovaunua. Ensimmäisten uusien kalustoyksiköiden käyttöönoton tavoiteaikataulu ajoittuu 2023 vuoden jälkipuoliskolle. Myös yöjunaliikenne on ostarahoitteista liikennettä.

Kaluston esteettömyysvaatimukset

Esteettömyys on VR:lle erittäin tärkeää ja rautatiekaluston esteettömyysvaatimukset perustuvat lainsäädäntöön. Vammaisten ja liikkumisesteisten henkilöiden pääsystä rautatiejärjestelmään ja kaluston teknisistä vaatimuksista säädellään EU-tasolla. Kun uutta kalustoa valmistetaan tai vanhaa kalustoa merkittävästi parannetaan, sen tulee täyttää lainsäädännön edellyttämät esteettömyysvaatimukset. Lisäksi rautatievastuuasetus säätelee asiaa myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten matkustajien oikeuksien näkökulmasta.

VR:n kaukoliikenteen päiväjunakalusto on tammikuussa 2022 alkavassa suunnitellussa liikenteessä täysin esteetöntä. Myös yöjunaliikenne, sesonkien lisävuoroja lukuun ottamatta, ajetaan esteettömänä. Lähiliikenteen osalta VR:n operoima HSL-lähiliikenne on 100 % esteetöntä (Flirt- eli Sm5-kalusto). Liikenne- ja viestintäministeriön VR:ltä ostamassa HSL-alueen ulkopuolisessa lähiliikenteessä on käytössä sekä esteetöntä Sm4- että esteellistä Sm2- ja Eil-kalustoa. Tavoitteenamme on, että kaikilla uusilla käynnistettävillä yhteysväleillä pystymme tarjoamaan esteettömiä junavuoroja.

VR-Yhtymä Oy