

12.10.2021

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Valtion talousarvioesitys 2022 VR-Yhtymän näkemyksiä joukkoliikenteen vihreästä siirtymästä

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkoasiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

1. VR:n tavoitteena on edistää joukkoliikenteen vihreää siirtymää kasvattamalla ilmastoystävällisen junaliikenteen kulkumuoto-osuus Suomessa 10 prosenttiin

Edellytys junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattamiselle on kestävän liikennejärjestelmän kehittäminen sekä valtakunnallisesti että alueellisesti. Asiakaslähtöisesti priorisoidut infrahankkeet (kohdassa 2) ja ostoliikenteen jatkuvuus sekä kehittäminen (kohdassa 3) tukevat tavoitetta saavutettavasta, kestävästä ja tehokkaasta liikennejärjestelmästä edistäen vihreää siirtymää.

2. Joukkoliikenteen vihreää siirtymää edistävät matkamäärien ja matka-aikojen nopeuttamisen perusteella priorisoidut infrainvestoinnit

Joukkoliikenteen vihreään siirtymään vaikuttaa olennaisella tavalla Liikenne 12 - suunnitelman rinnalle Väyläviraston laatima infrainvestointiohjelma, joka konkretisoi suunnitelman tavoitteita. VR pitää tärkeänä, että piakkoin valmistuvan investointiohjelman toimeenpanoon tarvittavat määrärahat otetaan huomioon julkisen talouden suunnitelmissa ja valtion talousarvioesityksissä. Liikennetoimijoille on keskeistä infrainvestointien ennustettavuus ja pitkäjänteisyys, minkä vuoksi on tärkeää, että valtion talousarvioesityksissä osoitetaan sitoutumista ohjelmassa määriteltyyn kehityspolkuun ja hankkeiden priorisointiin.

Perusväylänpidon rahoitustason koko investointikaudella tulee olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi. Esillä ollut perusväylänpidon rahoitustason vajaus vuosille 2023 ja 2024 tulee vaikuttamaan negatiivisesti rautatieliikenteen toimintakykyyn sekä korjausvelkaan ja se tulee välttää. Perusväylänpidon rahoituksen lisäksi myös kehittämisinvestointien rahoitustason tulee pysyä riittävällä ja tarvittaessa indeksikorjatulla tasolla.

Todettakoon, että VR pitää investointiohjelman rahoitusraamia riittämättömänä suhteessa niihin infrainvestointitarpeisiin, joita VR on priorisoinut niin matkustajaliikenteen kuin rautatielogistiikan asiakkaiden tarpeet ja kuljetusten tehokkuus huomioon. VR on toimittanut tämän lausunnon liitteenä em. prioriteettilistaukset, joita ohjaavat matkamäärät ja kuljetetut tonnit.

Valmistuva investointiohjelma ei sisällä hankeyhtiöissä edistettäviä miljardihankkeita, mutta VR korostaa, että niitä tulee kärkihankkeina kiireellisesti edistää. Investointiohjelman ulkopuolella olevat hankeyhtiöpohjaiset hankkeet tulee synkronoida muiden rataverkon kehittämishankkeiden kanssa sekä ennakoida

12.10.2021

niiden vaikutuksia rataverkon kapasiteettiin ja sen jakamiseen sekä muuhun rataverkkoon. Maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukset olisi näkemyksemme mukaan sisällytettävä jatkossa koordinoitusti väyläverkon investointiohjelmakokonaisuuteen. Kaikessa suunnittelussa tulee lisäksi huomioida koko Suomen pääosin yksiraiteisen rataverkon toimivuus.

Vihreän siirtymän edistämiseksi ja raideliikenteen kilpailukyyn kasvattamiseksi matka-aikoja pitää pystyä nopeuttamaan nykyisestä. Matkustajaliikenteen kasvun ensisijainen edellytys on ratakapasiteetin lisääminen henkilöliikenteen tärkeillä ydinreiteillä, mikä mahdollistaa matka-aikojen nopeuttamisen ja sujuvoittamisen sekä vuorotarjonnan kehittämisen ja aikataulujen yhteensovittamisen. Toimivat matkaketjut edellyttävät kunnossa olevaa rataverkkoa, sujuvia, esteettömiä liikenteen solmukohtia ja asemanseutujen kehittämistä mm. liityntäliikenteen tarpeisiin.

Helsinki-Tampere välityskykyä tulisi lisätä ja palvelutasoa parantaa. Nopeina keinoina edistää em. nopeutustavoitteita ovat lukuisista pienistä, mutta kustannustehokkaista toimenpiteistä koottu nopeutuspaketti, yhteensä 200 M€ sekä ylimääräisten nopeusrajoitusten poistamisohjelma, yhteensä 60 M€.

Vihreän siirtymän edistäminen on mahdollista myös logistiikassa. Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä parannetaan rataverkkoa modernisoimalla – akselipainoja korottamalla, rataverkon sähköistämistä jatkamalla, ratapihoja kehittämällä ja välityskykyä sekä kaksoisraideosuuksia lisäämällä.

Lisäksi teollisuuden räätälöidyillä infraratkaisuilla voidaan tukea ja parantaa teollisuuden suhteellista kilpailukykyä ja samalla edistää päästövähennystavoitteiden saavuttamista.

Investointiohjelman luonnoksessa merkille pantavaa on se, että pitkään jatkunut rataverkon sähköistys uhkaa merkittävästi hidastua. Tällä on negatiivinen vaikutus paitsi rautatiekuljetusten kilpailukykyyn pitkällä tähtäimellä myös kuljetusten ilmastoystävällisyyteen. VR:n näkemyksen mukaan sähkövetoisen liikenteen ympäristöystävällisyyden tulee välittyä myös investointiohjelman painotusten ja valtion talousarvioesitysten kautta.

Digirata-hanke

Digirata-ratkaisut oltava faktoihin perustuvia ja kustannustehokkaita niin yhteiskunnan, asiakkaiden kuin kalustonkin näkökulmasta. Digirata-hankkeen pilottiradan sijoituksessa tulee ylläpitää tasapaino rautatieliikenteen kehittämisen ja sujuvuuden, asiakastarpeiden sekä pilotoinnin edellyttämien kalustoinvestointien välillä.

Etenemällä ensivaiheessa Turku–Karjaa-radan osalta on myöhemmin mahdollista toteuttaa projektin jatkovaihe kustannustehokkaalla tavalla Pori/Rauma–Tampere-reitille, jota on tarkasteltu toisena pilottiratavaihtoehtona. Turku–Karjaa rataosalla voidaan teknistaloudellisesti järkevällä tavalla toteuttaa tarvittavat muutostyöt moderniin ja kustannustehokkaaseen vetokalustoon, samalla huolehtien rataosan kaupallisen liikenteen ylläpidosta ja sujuvuudesta. Turku–Karjaa rataosan kuulussa

12.10.2021

TEN-T-verkkoon, se on myös CEF-rahoituskelpoinen, toisin kuin Pori/Rauma–Tampere-reitti.

Tällä hetkellä Pori/Rauma–Tampere-välin valitseminen ensimmäisen vaiheen pilottiradaksi ei ole perusteltua, koska rataosa ei käytännössä mahdollista riittäviä testausrakoja ja liikenteen ja satamien toimintaedellytykset heikkenisivät pilottivaiheen aikana. Ratkaisu aiheuttaisi lisäksi VR:lle noin 24 miljoonan euron ylimääräiset investoinnit käyttöikänsä loppuvaiheissa olevaan vetokalustoon sekä johtaisi kalustokiertojen heikentymiseen ja veturivaihtoihin. Nämä seikat väistämättä nostaisivat rataosan teollisuusasiakkaiden kuljetuskustannuksia.

3. Uusi 9-vuotinen ostoliikennesopimus on valtiolle edullinen ja mahdollistaa liikenteen kilpailuttamisen - kipupisteenä vain indeksiehdon puute

LVM ja VR neuvottelevat parhaillaan uudesta 9-vuotisesta ostoliikennesopimuksesta, jossa LVM:n nykyisellä rahoitustasolla hankitaan enemmän liikennettä, kun aikaisemmin VR:n ilman korvausta liikennöimä veloiteliikenne sisällytetään ostoliikenteeseen. Uusi sopimus on valtiolle edullinen, mahdollistaa VR:n investoinnit kalustoon, ja antaa asiakkaille pitkäaikaisen näkyvyyden palveluiden tarjontaan. Pitkän sopimuksen tavoitteena on myös valmistautua ostoliikenteen kilpailuttamiseen sopimuskauden jälkeen.

Uuden sopimuksen taloudellinen kannattavuus perustuu sekä VR:n toiminnan jatkuvaan tehostamiseen että matkamäärien kasvattamiseen. Edellisen hallituksen ostomäärärahaleikkauksesta huolimatta VR on viime vuosina kasvattanut palvelutarjontaa toimintaa tehostamalla ja palveluita parantamalla. VR on kasvattanut matkamääriä lähes kolmanneksella vuoden 2015 jälkeen, ja vuonna 2019 matkamäärissä tehtiin kaikkien aikojen ennätys, kun henkilöjunaliikenteen kulkumuoto-osuus nousi 6,2 prosenttiin. Myös ostoliikenne-rahoituksen alaisen liikenteen tehokkuus on parantunut, ja uuden ostoliikennesopimuksen tavoitteena on parantaa sitä edelleen.

Koronapandemia on vähentänyt matkustuskysyntää merkittävästi keväästä 2020 alkaen ja odotamme kysynnän palautuvan pandemiaa edeltävälle tasolle vasta vuonna 2024. Vaikka kyseessä on LVM:n hankkima ostoliikennepalvelu, lipputulot muodostavat jopa 75-80% sopimusliikenteen tuloista, ja VR kantaa pandemian jälkeisen normaalin kysynnän vaihtelun riskin täysimääräisesti. Sopimuksen ensimmäiset vuodet tulevat olemaan tappiollisia, mutta VR:n tavoitteena on saada sopimuskauden aikaisen toiminnan tehostamisen ja matkamäärien kasvattamisen kautta sopimuskokonaisuudesta kannattava. Pandemian takia pienentyneellä matkustuskysynnällä tulee olemaan merkittävä vaikutus sopimuksen ensimmäisten vuosien kannattavuuteen, ja sopimuskauden kysyntäennusteeseen liittyy poikkeuksellisen suurta epävarmuutta.

Riskeistä huolimatta VR on valmis hyväksymään uuden pitkän sopimuksen, sillä edellytyksellä, että sopimuksessa ja LVM:n rahoituksessa huomioidaan pitkän sopimuskauden aikana tapahtuva yleinen kustannustason kasvu. VR:n näkökulmasta uuden sopimuksen kipupisteenä on vain indeksiehdon puute, jonka takia sopimuskauden aikana kiinteäksi määritetyn ostoliikennekorvauksen reaalinen

12.10.2021

arvo pienenee sopimuskauden aikana. Valtion talousarviossa on liikenne- ja viestintäministeriölle osoitettu 289,53 M€ valtuus hankintasopimuksen tekemiseksi vuosille 2022-2030, mikä tarkoittaa 32,17 M€ (sis. alv) kiinteää vuosittaista rahoitustasoa. Rahoituksessa ei siis ole huomioitu inflaation vaikutusta, ja tasarahoitus tarkoittaisi 9 vuoden aikana merkittävästi vähenevää reaali-rahoitusta fossiilivapaalle joukkoliikenteelle.

Sopimukseen tulee sisältyä alan käytäntöjen ja palvelusopimusasetuksen hengen mukainen indeksiehto, jolla varmistetaan, että vuosittainen ostoliikennekorvaus on linjassa todellisen kustannustasokehityksen kanssa.

Arvio indeksiehdon vaikutuksesta ostoliikenne-rahoitukseen on 23,7 M€ (veroton) koko sopimuskaudelle siten, että ostoliikennekorvaus olisi 4,9 M€ (veroton) suurempi vuonna 2030 verrattuna vuoteen 2021. Arvion perusteena on käytetty 1,7% vuosittaista inflaatio-odotusta, perustuen kolmen eri lähteen arvioon inflaation kehityksestä (IMF, EU ja Statista). Asia tulisi huomioida valtion talousarviossa.

VR:n monopoli on päättynyt –LVM:n ja VR:n välisen sopimuskokonaisuuden uudistaminen avasi kilpailun ja siirsi kaiken kaupallisesti kannattamattoman liikenteen ostoliikennesopimuksen piiriin

LVM:n ja VR:n välinen yksinoikeussopimus ja siihen liittyvä VR:n velvoite ajaa tappiollista liikennettä ilman erillistä korvausta päättyi vuoden 2020 lopussa. Samalla sovittiin uudesta vuoden mittaisesta ostoliikennesopimuksesta, jossa LVM hankkii ostoliikennesopimuksella lähtökohtaisesti aikaisemmin osto- ja veloiteliikenteen ajetun liikenteen. Yksinoikeussopimuksen päätyttyä henkilöliikenteen kilpailu avautui Open Access -mallilla, eli rataverkolle on nyt vapaa pääsy ja VR:n monopoli on päättynyt. Ostoliikennesopimuksen tarkoituksena on täydentää markkinaehtoista Open Access -tarjontaa kannattamattomilla reiteillä, eikä se anna VR:lle yksinoikeutta tai rajoita muiden operaattoreiden rataverkolle pääsyä.

VR on sitoutunut panostamaan merkittävästi sopimuksen liikennöinnissä käytettävään kalustoon investoimalla arviolta n. 400 M€ kaluston, ml. uusi lähiliikenne- ja yöjunakalusto, jonka takia sopimuksen kassavirta tulee olemaan VR:lle negatiivinen. LVM:n kilpailuttaessa ostoliikenteen sopimuskauden jälkeen VR on ilmoittanut olevansa valmis vuokraamaan kalustoa LVM:lle sopimuskauden päättyessä. Tämä mahdollistaa LVM:lle sopimuksen alaisen liikenteen kilpailuttamisen liikenteessä käytettävää kalustoa käyttäen, mikä helpottaa kilpailuttamista merkittävästi.

Uudella 9-vuotisella ostoliikennesopimuksella valtio hankkii entisellä rahoitustasolla enemmän liikennettä –perusliikenteen lisäksi on tunnistettu myös lisäliikennemahdollisuuksia

Neuvoteltava sopimus käsittää yöjunaliikenteen, Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen, kiskobussiliikenteen sekä yksittäiset kannattamattomat IC- ja Pendolino-vuorot. Liikenteen laajuus on lähtökohtaisesti lähes sama kuin aikaisempi

12.10.2021

osto- ja velvoiteliikenne yhteensä ennen koronapandemiaa. Perustason ostoliikenteen vuosittainen ostomääräraha on lähtökohtaisesti 29,2 M€/vuosi ilman arvonlisäveroa, ja se jakautuu eri palveluille seuraavasti:

- 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.

Etelä-Suomen taajamajunaliikenteen osalta sopimuksen alainen palvelu on myös tärkeässä roolissa HSL-alueella HSL:n oman junaliikenteen täydentäjänä. Tältä osin HSL on myös sopimuksen merkittävä rahoittaja, koska ostettava liikenne palvelee asiakkaita myös HSL-alueen liikenteessä. HSL:n rahoitus on järjestetty HSL:n ja VR:n välisen lippuyhteistyömallin kautta, jossa HSL-alueen asiakkaat voivat matkustaa HSL-lipulla myös LVM:n ostamilla junavuoroilla.

Sopimukseen sisältyvän perusliikenteen lisäksi VR on tunnistanut lisäliikennemahdollisuuksia, jotka olisi mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla. VR on toimittanut LVM:lle alustavia ajatuksia Suomen junaliikenteen tarjonnan kehittämisen vaihtoehtoista 2020-luvulla ja lausunut niistä hiljattain myös ostoliikennettä koskevan julkisen kuulemisen yhteydessä. Lausunto on toimitettu taustatiedoksi tämän lausunnon liitteenä. Tässä mainitut ostoliikenteen lisäliikennemahdollisuudet eivät sisälly nyt käsiteltävään valtion talousarvioesitykseen, vaan niille tulisi toteutuessaan osoittaa erillinen rahoitus.

VR-Yhtymä Oy

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Valtio talousarvioesitys

VR-Yhtymän näkemykset vihreää siirtymää tukevista
infrahankkeista

Liikenne ja viestintävaliokunta, lausunto 12.10.2021, liite 1

Jonna Juslin

Junamatkustamista lisäävät kasvuhankkeet, TOP 10

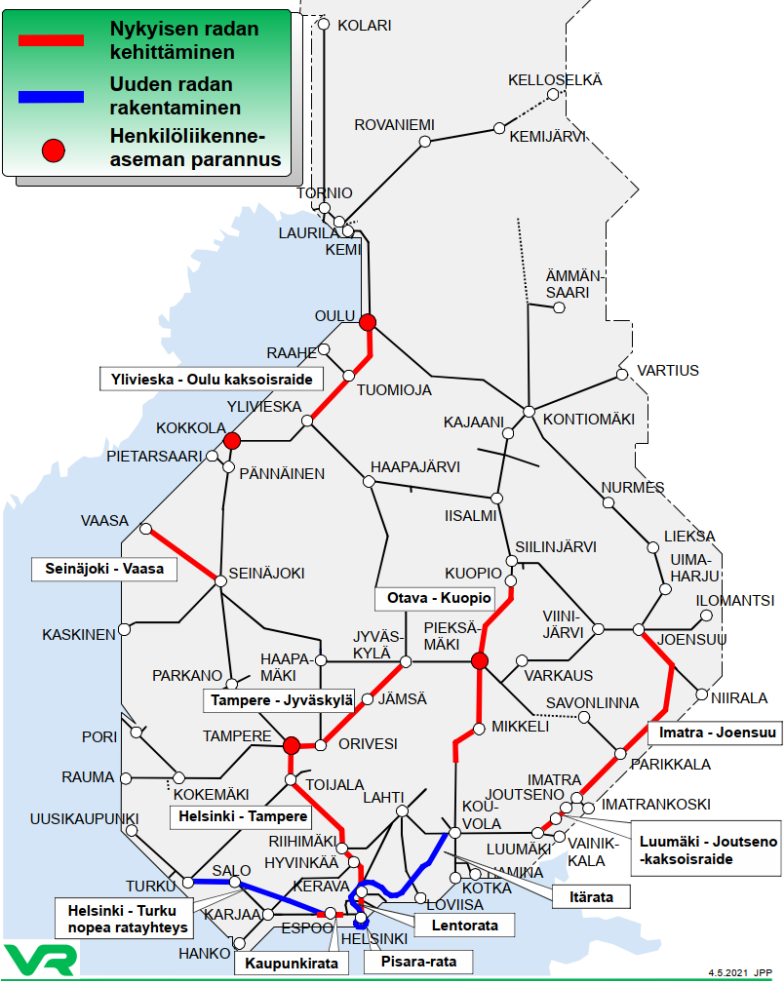
Ratahanke (hankkeista osa mahdollista toteuttaa vaiheittain)		Arvio M€	Tavoitteet ja vaikutukset	Matkat (2019)
1.	Matkustajaliikenteen pääreittien nopeus	200	- Nykyisen rataverkon tehokkaampi hyödyntäminen. - Päivittäisen liikennöitävyyden parantaminen. - Matka-aika lyhenee monella reitillä n. 5–10 min/matka.	14 milj.
2.	Tilapäisten nopeusrajoitusten poisto-ohjelma	60	- Kohdistamalla korjaustoimet noin 50 kohteeseen parannetaan raideliikenteen täsmällisyyttä ja luotettavuutta nopeasti	
3.	Helsinki–Tampere-ratayhteyden kehittämisen kokonaisuutena: - Lentorata - Helsinki–Tampere-rataosuuden perusparannus ja tasonnosto - Pisara-rata tai vastaava hanke	n. 8 mrd.€ 2650 3600 1800	- Helsinki-Vantaa lentoasemalle eri ratasuunnista n. 15-20 min. - Helsinki–Tampere välillä matka-aika lyhenee n. 15 min - Radan nykyisten palvelutasopuutteiden korjaaminen ja nopeustason nosto. - Henkilöliikenteen vuorotarjonnan lisääminen erityisesti ruuhka-aikoina=> n. 30 % liikenteen kasvattamismahdollisuus. - Mahdollistaa jatkossa kokonaan uudet junayhteydet sekä joukkoliikenteen palvelutarjontamallit.	5,1 milj.
4.	Tampere–Jyväskylä-ratayhteyden nopeuttaminen ja välityskykyparannus	>150	- Välityskyvyn kasvattaminen mahdollistaa tunnin vuoroväliin - Vähentää rataosan häiriöherkkyyttä. - Tampere–Jyväskylä välillä matka-aika lyhenee n. 5 min.	975 000
5.	Ylivieska–Oulu-kaksoisraide	n. 1000	- Poistaa toiminnallisen pullonkaulan vilkkaasti liikennöidyltä sekaliikenteen rataosalta. - Ylivieskan ja Oulun välinen matka-aika lyhenee n. 5 min.	1,4 milj.
6.	Luumäki–Imatra 2. vaihe (kaksoisraide Luumäki–Joutseno)	200	- Rataosalle jää pullonkaula, mikäli kaksoisraidetta ei rakenneta koko Luumäki–Imatra-välille. - Vilkkaan rataosan välityskyvyn ja liikenteellisen toimivuuden parantaminen.	1,2 milj.
7.	Karjalan radan nopeudennoston laajennus ja perusparannus	138–330	- Nykyisen ratayhteyden palvelu- ja nopeustason nosto. - Imatran ja Joensuu välinen matka-aika lyhenee n. 20 min.	540 000
8.	Helsinki–Turku nopea ratayhteys (ml. Espoo–Salo-oikorata), Tunnin-juna.	3200	- Hankeyhtiö tekee myöhemmin tarkemman selvityksen. - Helsingin ja Turun välinen matka-aika lyhenee n. 30 min.	1,5 milj.
9.	Asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Oulu, Kokkola, Pieksämäki).	120 (30)*	- Asemien palvelutason parantaminen mm. ylikulut, laituripituudet, esteettömyys, asemayhteydet.	> 7 milj.
10.	Nopea Itärata	2800	- Uusi ratayhteys idän suuntaan Lentoaseman kautta. - Helsinki-Pietari-yhteyden matka-aika lyhenee n. 15 min.	V. 2050 arvio yht. 2,4 milj.



* Hankkeelle jo aiemmin osoitettu rahoitus suluissa. ** Hankelistalla aiemmin olleet Pasila-Riihimäki II ja Espoon kaupunkirata ovat edenneet

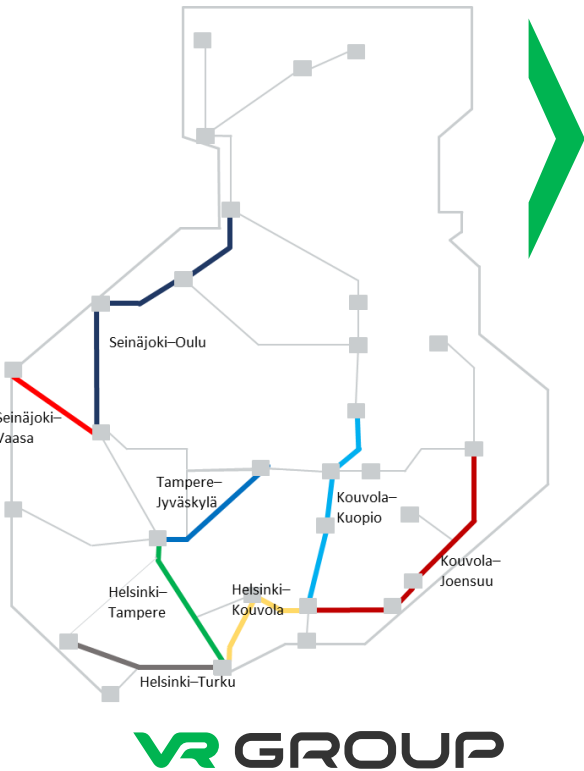
Hankkeet
tärkeysjärjestyksessä
yhteensä ~16 Mrd€

RATAVERKON TOP 10 -KÄRKIHANKKEET VR Matkustajaliikenne, 05/2021



Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus – nykyinfran parantamispaketti ~200 M€

Heti käynnistettävissä ja vaikuttaisi vuositasolla lähes 14 miljoonaan matkaan

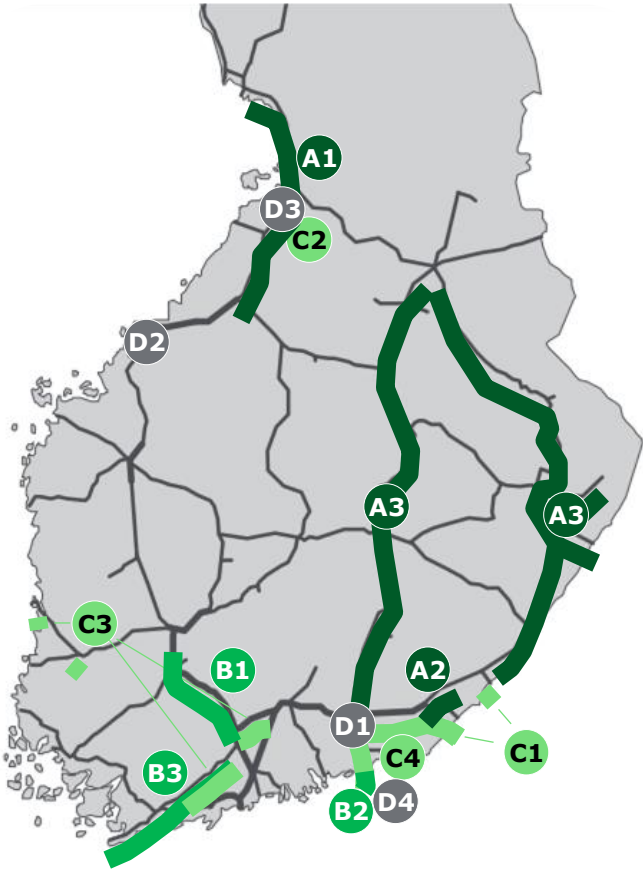


Rataosa	Heti käynnistettävissä olevat toimenpiteet (lista on jatkuvasti päivittyvä)	Arvioitu kustannus	Arvioitu matka- aikasäästö ko. rataosalla*	Tilanne 2/2021
Seinäjoki– Kokkola–Oulu	- Pohjanmaan-radnan lisätoimenpiteet → nopeustason parannukset. - Kolpin, Vihannin ja Kempeleen ylikulkusiltojen parannus ja siltojen kunnosta johtuvien pistemäisen nopeusrajoituksen poistot. Siikajoen rs selvittävä? - Oulun Nokelan päärata-alueen parannus ja nopeustason nosto.	n. 15 M€	3 min	Tampere–Oulu välille on myönnetty suunnittelurahaa 5 M€. Parannustarve on erityisesti Ylivieska–Oulu.
Seinäjoki–Vaasa	- Seinäjoki–Ylistaro nopeudennosto-osuus. - Isokyrö–Tervajoki nopeudennosto-osuus. - Laihia–Vaasa nopeudennosto-osuus. - Munakan ratasillan parannus ja sen kunnosta johtuvan nopeusrajoituksen poisto.	n. 25 M€	4 min	Ei rakennusrahaa. Suunnittelurahaa on myönnetty 3 M€. Munakka erillissuunnitelmassa.
Tampere– Jyväskylä	- Haviseva–Orivesi nopeudennosto. - Jämsänkoski–Saakoski nopeudennosto. - Radan kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Lahdenvuoren tunneli). - Vaihdenupeuksien nosto Orivedellä ja Jämsässä. - Lahdenperä–Jämsä rataoikaisu ja kaksoisraide, keskipitkällä aikavälillä välttämätön kaukoliikenteen näkökulmasta! (ei sisälly 200-pakettiin)	n. 20 M€	3 min	Suunnittelurahaa on myönnetty 18 M€. Radan parantamisen 1. vaiheeseen on myönnetty rakennusrahaa 19 M€.
Helsinki– Kouvola	- Korian ylikulkusillan parannus ja pistemäisen nopeusrajoituksen poisto. - Kouvolan henkilöratapihan pääraiteiden risteysvaihteiden parannus ja niiden kunnosta johtuvien nopeusrajoitusten poisto (radanpidon työohjelmassa 2021). - Hakosillan vaihtealueen korjaus ja nopeusrajoituksen poisto (valmis ?).	n. 5 M€	3 min	Kolme tärkeää, pientä ja edullista toimenpidettä I-S-/Allegro-reitillä
Kouvola–Kuopio	- Otava–Mikkeli nopeudennosto. - Mikkeli–Haukivuori nopeudennosto. - Pieksämäki–Suonenjoki nopeudennosto. - Suonenjoki–Kuopio nopeudennosto.	n. 20 M€	8 min	Toteuttamiskelpoisia hankkeita, joilla saataisiin aiemmista parannuksista kaikki hyödyt irti.
Luumäki– Joensuu	- LUIMA-ratahankkeen toimenpiteiden seuranta. - Imatra–Rautjärvi nopeudennosto. - Simpele–Parikkala nopeudennosto. - Puhos–Joensuu nopeudennosto (tasoristeyksen poistoja). - Syrjäsalmen ratasillan korjaus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 40 M€	8 min	LUIMA-hanke on käynnissä. Syrjäsalmen ratasillan uusimisen ratasuunnitelma on käynnissä.
Helsinki–Turku	- Laituripoluista johtuvien nopeusrajoitusten poisto (Kauniainen, Mankki, Jorvas). - Siuntio–Inkoo nopeudennosto (kmv 48–60). - Karjaa–Salo osuuden nopeudennostot. - Salo–Turku osuuden nopeudennosto. - Piikkiön pääraiteen kunnostus ja nopeusrajoituksen poisto.	n. 70 M€	4 min	Rakennusrahaa on myönnetty Helsinki–Turku peruskorjaukseen 60 M€ vuosille 2019–2021.
Helsinki– Riihimäki– Tampere	- Pasila–Riihimäki-parantamishankkeen seuranta (ml. Rii läpiajonopeusparannus). - Paljon jatkuvia nopeusrajoituksia rataosalla: Oulunkylä, Hanala, Purola => tärkeä toimenpidetarvekohde.	n. 5 M€	3–4 min	Pasila–Riihimäki-hanke on käynnissä, mutta radan ja vaihteiden kunto on huono.

*Teoreettinen matka-aikasäästö, realistinen matka-aikasäästö riippuu liikenteen yhteensovittamisesta.

Elinkeinoelämän toimintakyvyn varmistamiseksi tarvittavat infrainvestoinnit

Hankkeet		Arvio M€ ¹	Kommentit, tavoitteet ja vaikutukset
A. Teollisuudelle kriittisten sisämaan yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	Kapasiteetin kasvattaminen Ylivieska–Oulu–Kemi (Laurila)	n. 1000	- Kaksoisraide Ylivieska–Oulu sekä turvalaiteparannukset Oulu–Kemi - Kapasiteetin nostaminen mahdollistaisi liikennemäärien kasvun
2	Luumäki–Imatra (LUIMA), II vaihe	200	- Kaksoisraiteen täydennys Luumäen ja Joutsenon välille poistaisi liikenteellisen pullonkaulan - Tukisi metsäteollisuudelle sekä tuotekuljetuksia vientisatamiin että raaka-aineiden kuljetusta Karjalan radalta ja Venäjältä
3	Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa	80 Nrl-Uim 30 Häv-Ilo 45	- Uudet liikennepaikat, nykyisten kehitys ja turvalaitteiden kehitys välityskyvyn lisäykseksi - Niirala–Säkäniemi ja Joensuu–Uimaharju-reitin sähköistys - Huonokuntoisen Heinävaara–Ilomantsi (47 km) rataosan perusparannus varmistaisi raakapuun saatavuuden kyseiseltä reitiltä - Hankkeet parantaisivat merkittävästi reittien läpäisykykyä, poistaisi pullonkauloja sekä tehostaisi liikennettä
B. Vientisatamien yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	Pääradan kapasiteetin kehitys: erityisesti kolmas raide Riihimäki–Tampere ²	n. 3600	- Varmistaisi tavaraliikenteen kulkuolosuhteet rataosuudella, jossa on paineita sekä matkustaja- että tavaraliikenteen kasvulle - Tampereelta etelään on merkittävä mm. Vuosaaren sataman yhteyksien kehittämisen kannalta - Raakapuun hankinta-alueiden muuttuessa (MG:n uusi Kemin tehdas) voi pääradan rooli nousta myös Tampereelta pohjoiseen
2	Juurikorpi–Kotka kaksoisraide	60	- Kaksoisraiteen jatkaminen Juurikorvesta Mussalon satamaan liikenteellisen pullonkaulan poistamiseksi
3	Hyvinkää–Karjaa–Hanko kapasiteetin nosto	30	- Liikennepaikkojen lisäykset ja kehitys lisäisi reitin kapasiteettia mahdollistaen sähköistyksen laajemman hyödyntämisen
C. Transito- ja tuontiliikenteen yhteyksien välitys- ja kilpailukyky			
1	Kapasiteetin nostaminen Luumäki–Vainikkala ja/tai Imatra–Imatrankoski	Lä-Vna 150 Im-Imt 100	- Yhteydet keskeisille raja-asemille toimivat nyt kapasiteettiensa rajoilla - Luumäki–Vainikkala rataosuuden sekä Vainikkala–Buslovskaja-raja-asemien välin kaksiraiteistamiset edistäisivät sekä matkustaja- että tavaraliikenteen toimintaedellytyksiä. - Imatrankosken raja-aseman kehitys voisi toimia osittain vaihtoehtona Luumäki–Vainikkala -yhteyden kehitykselle
2	Oulun kolmioraide	30	- Tehostaisi ja nopeuttaisi liikennettä reitille, joka on kriittinen sekä kotimaisen teollisuuden raaka-ainetuonnille että transitolle
3	Vainikkala–Tahkoluodon ja Vainikkala–Hangon reittien 25 tonnin akselipaino	150	- Vainikkala–Tahkoluoto/Hanko reiteille saataisiin 25 tonnin akselipaino puuttuvien 4 osuuden akselipainoa nostamalla (Riihimäki–Häkosilta 48 km, Kokemäki–Harjavalta 12 km, Mäntyluoto–Tahkoluoto 13 km, Hyvinkää–Kirkniemi 77 km) - 25 tonnin akselipaino on IVY-liikenteen standardiminimi - Korkeampi akselipaino tukisi lisäksi kotimaisen teollisuuden vientikuljetuksia Hangon satamaan.
4	Akselipainon nosto Vainikkala–Kotka/Hamina yli 25 tonnin	Ei arvioitu	- Akselipainon nosto kriittisellä transitoreitillä nostaisi Suomen reitin kilpailukykyä. - IVY-liikenteen standardi on 25 tn, mutta rataa ja kalustoa rakennettu merkittävässä määrin jo 27 tn ja 30 tn –akselipainoille.
D. Ratapihojen toimivuuden kehitys			
1	Kouvolan/Kullasvaaran/Vainikkalan raiteiston kehittäminen	70	- Kullasvaaran raiteiden lisääminen linjaraiteen eteläpuolelle - Sujuvoittaisi satamaliikennettä (parempi häiriöiden ja vol. vaihteluiden hallinta), mahdollistaisi liikennemäärien kasvun
2	Kokkola–Ykspihlaja toiminnallinen parantaminen	100	- Kokkolan ja Ykspihlajan raiteistojen kehitys ja välin täydentäminen kaksiraiteiseksi - Tehostaisi liikenteen tehokkuutta, mahdollistaisi liikenteen kasvun ja turvallisuuden parantamisen
3	Oulun ratapihan kehittäminen	< 40	- Uusien turvalaitteiden lisäksi raiteiston perusparannus ja raiteistomallin muutos mm. raidepituuksia kasvattamalla - Tehostaisi ratapihan liikennöintiä
4	Haminan ratapihan kehittäminen	10	- Raidepituuksien pidentäminen ja turvalaitteiden lisääminen - Tehostaisi liikennettä ja parantaisi turvallisuutta
Raakapuun kuormauspaikat			- Erillisen ohjelman mukaisesti



Huom. ei sisällä yksittäisiä teollisuushankkeita tai hankkeita, joille rahoitus jo myönnetty. 1. Kustannusarviot suuntaa-antavia, kaikista ei yksilöityä tietoa saatavissa. 2. Kapasiteetti myös pullonkaulana ja kriittinen Riihimäki–Vuosaari välillä, jonka kehittämiseksi toimenpiteet jo käynnissä.

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

Ostoliikenteen alueellisia kehitys- ja lisäysvaihtoehtoja

Alustavia luonnoksia ja pohdintoja
mahdollisista uusista ostoliikennereiteistä

09/2021

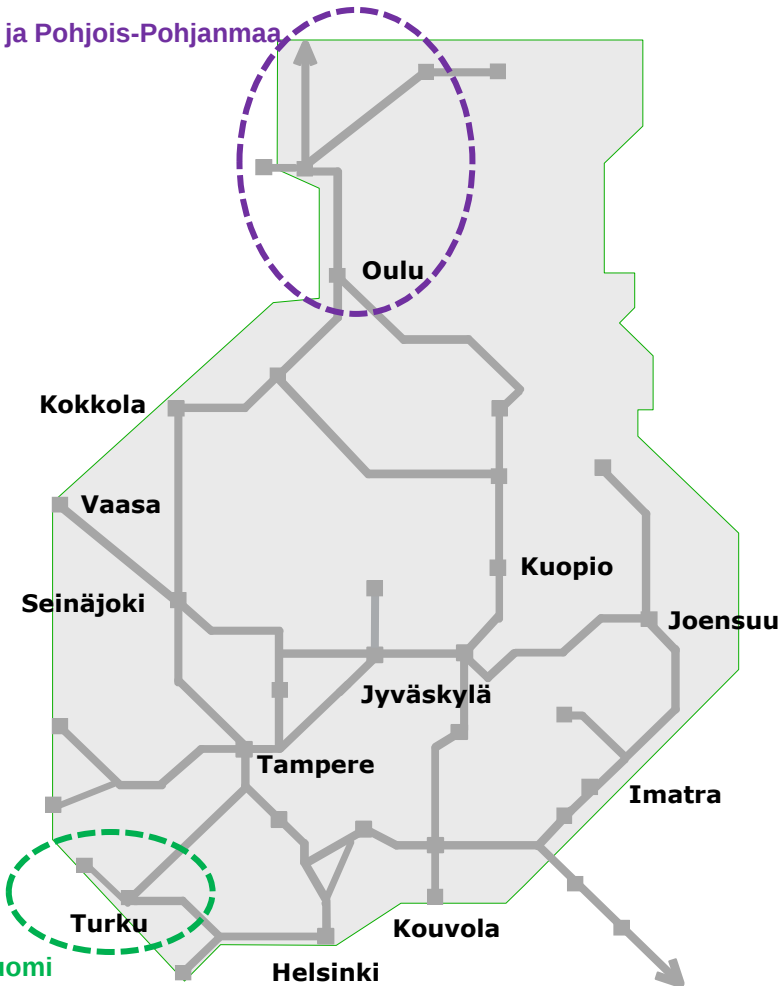
VR on tunnistanut uusia lisäliikennemahdollisuuksia, jotka on mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla

- Tässä materiaalissa on esitetty alustavia ajatuksia Suomen junaliikenteen tarjonnan kehittämisen vaihtoehtoista 2020-luvulle.
- Mahdollinen lisäliikenne ei sisälly perustason liikenteen sopimukseen, vaan sille tulee osoittaa erillinen lisärahoitus.
- Osa reiteistä on teknisesti käynnistysvalmiita jo 2022 ja niille on haettu ratakapasiteetti. Osa vaatii esimerkiksi investointeja matkustajalaitureihin, mikä vie joitain vuosia.
- Materiaalissa on nostettu esille kehittämiskohteet / mahdolliset infran nykyrajoitteet, joiden kehittäminen on edellytys liikennetarjonnan laajentamiselle.
- Materiaali ei ota kantaa liikennetarjonnan kehittämisen rahoitustarpeeseen, joka riippuu vahvasti mm. junien kulkupäivistä, vuoromääristä, pysähdyksistä ja käytettävästä kalustosta.
- Olisi tärkeää päästä keskustelemaan tarkemmista alueellisista tarpeista ja liikenteen reunaehdoista, joiden puitteissa VR voi laskea alustavan tarjoushinnan.

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



2. Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa



1. Varsinais-Suomi



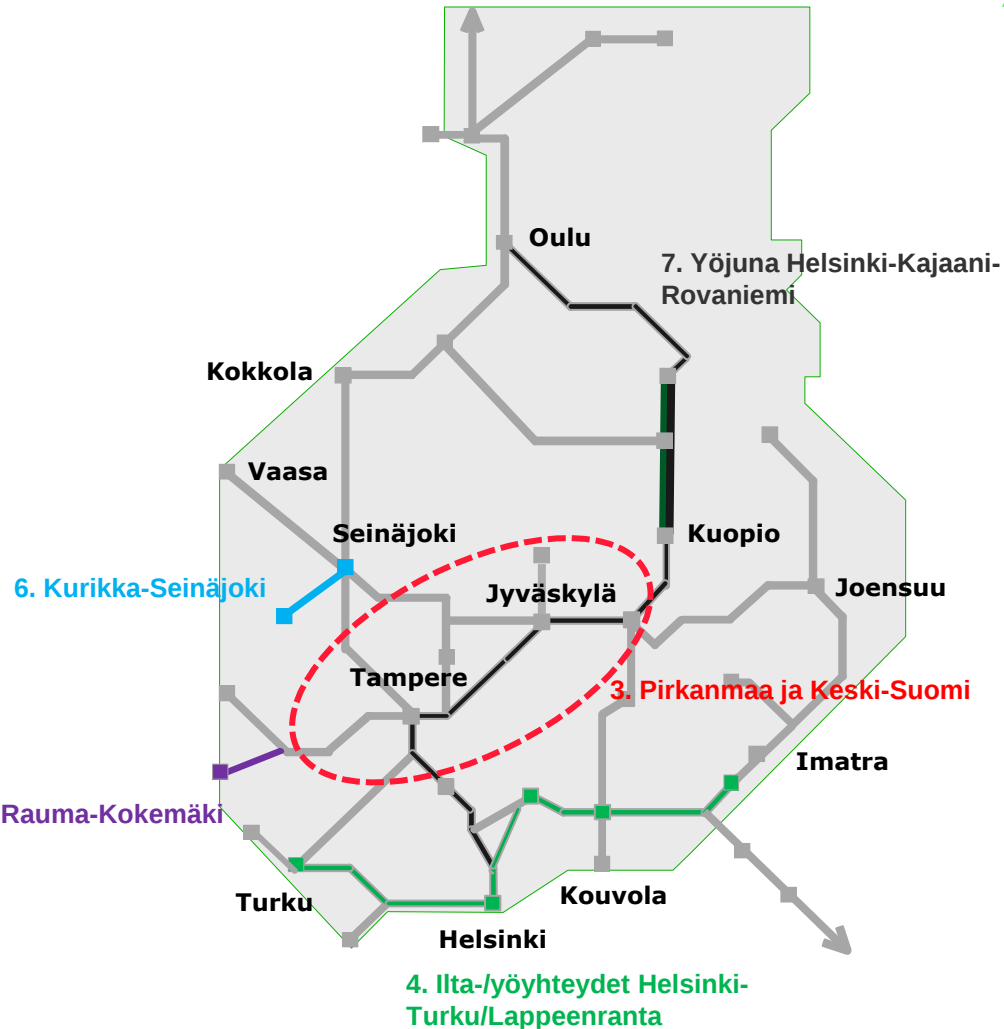
1. Varsinais-Suomi:

- **Loimaa-Turku:**
 - Yksittäiset lisävuorot mahdollisia
 - Lähiliikennemäinen tiheä liikenne vaatii lisää ratakapasiteettia
- **Naantali-Turku**
 - Kesäliikenne – yksittäiset vuorot: matkustajalaituri Naantaliin sekä pienet infraparannukset
 - Useiden Helsingin vuorojen jatkaminen Naantaliin
 - Vaatii ainakin matkustajalaiturit Naantaliin
 - Sr3-veturin dieselkäyttö sähköttömällä rataosalla vaatii lisäselvityksiä
 - Saattaa aiheuttaa aikataulumuutostarpeita ainakin Helsinki-Turku
- **Turun-alueen lähiliikenne**
 - esim. 1-2 tunnin vuorovälit Naantaliin, Uuteenkaupunkiin, Loimaalle ja Saloon
 - tarvitaan merkittäviä infraparannuksia
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä vaatii oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

2. Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa

- **Enemmän päiväjunia (Helsinki-)Oulu-Rovaniemi**
 - Kaluston saatavuus ja ratakapasiteetti selvitettävä tarkemmin (riippuu aikataulurakenteesta)
- **Haaparanta-Oulu**
 - **Vanha (ns. sininen) makuuvaunu Haaparantaan**
 - lyhyellä aikavälillä nykykalustolla, mutta jo lähitulevaisuudessa kalustokysymys
 - vaatii matkustajalaiturit Tornioon ja Haaparantaan (tarkennettava)
 - **Yksittäisten Helsinki–Oulu-vuorojen jatkeet**
 - infrastruktuuri: tarvitaan sähköistys Kemi-Haaparanta ja matkustajalaiturit Haaparantaan ja Tornioon
 - ratakapasiteetti Oulu-Tornio haastava tavaraliikenteen kasvaessa
 - **Työmatkaliikennettä palveleva vuorotarjonta**
 - infrastruktuuri: tarvitaan sähköistys Kemi-Haaparanta ja matkustajalaiturit Haaparantaan ja Tornioon
 - ratakapasiteettia tarvinnee lisää Oulu-Tornio tavaraliikenteen kasvaessa
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)
- **Oulun-alueen lähiliikenne esim. 1 tunnin vuoroväli**
 - tarvitaan merkittäviä infraparannuksia
 - kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



3. Pirkanmaa ja Keski-Suomi

- **Äänekoski-Jyväskylä**
 - Yksittäiset markkinaehtoisien liikenteen jatkeet vaativat yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa
 - Lähiliikennemäinen tiheä liikenne erittäin haastavaa ilman ratakapasiteetin kasvattamista
 - Laituri Äänekoskelle (ja Laukaaseen & Suolahteen) tarvitaan jokaisessa vaihtoehdossa
- **Vammala-Tampere – lähiliikenteen lisävuorot (M-junan jatkeet)**
 - Haastavaa vilkkaan tavaraliikenteen takia, mutta riippuu aikataulutoiveista
- **Laajempi tarjonta Tampere-Vilppula/Mänttä**
 - kiskobussikaluston vapautuessa muilta rataosilta sähköistysten myötä

4. Ilta-/ yöyhteydet Helsinki-Turku/Lappeenranta

- Toteutettavissa

5. Rauma-Kokemäki (syöttöliikenne Porin junille)

- matkustajalaituri ainakin Raumalle
- vaatii yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa
- kalusto: lyhyellä aikavälillä nykyistä Sm-kalustoa Eil-kaluston elinkaaren jatkamisella, mutta pidemmällä aikavälillä tarvitsee oman kalustonsa (esim. SmX-optioina)

6. Kurikka-Seinäjoki

- **Työmatkaliikennettä palveleva vuorotarjonta tai yksittäiset Jyväskylä–Seinäjoki-vuorojen jatkeet**
 - vaatii matkustajalaiturin ainakin Kurikkaan
 - kalustotarve riippuu aikataulurakenteesta, helpottuu kiskobussikaluston vapautuessa
 - *Vaihtoehtoisesti vapautuvat kiskobussit voi käyttää myös poikittaisliikenteen parantamiseen tihentämällä nykyistä Joensuu-Varkaus-Pieksämäki-linjan tarjontaa (josta yhteydet Jyväskylään, Tampereelle, Turkuun, Poriin)*

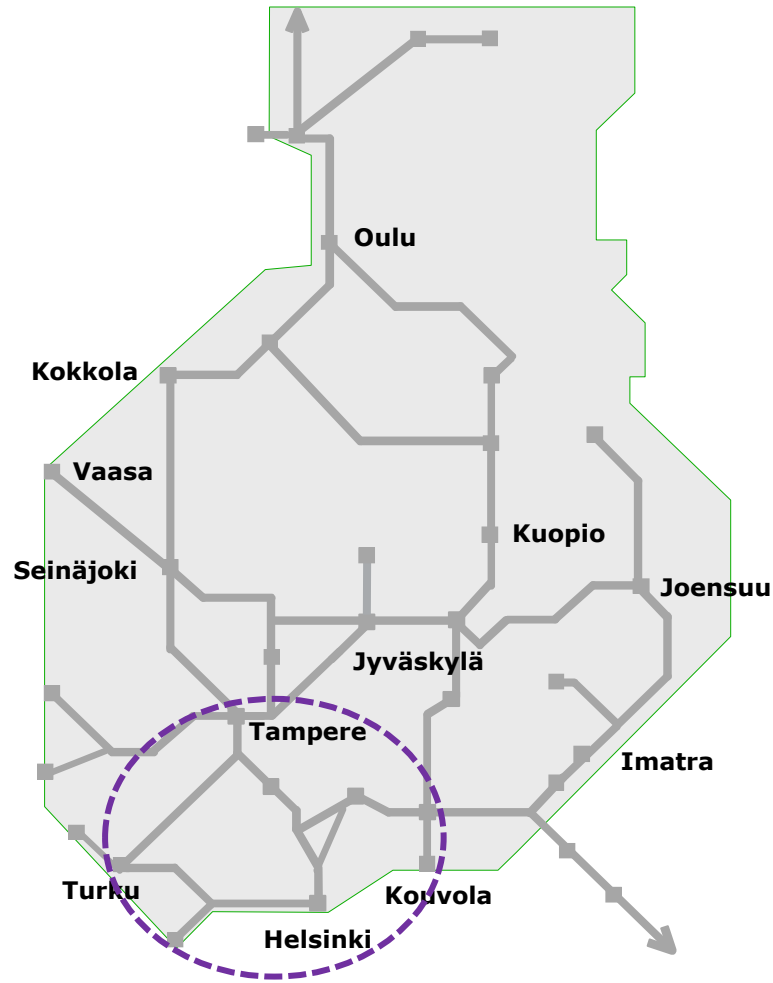
7. Yöjuna Helsinki-Kajaani-Rovaniemi

- Teknisesti toteutettavissa

8. (Helsinki)-Kuopio-Kajaani

- Ennen pandemia Kuopio-Kajaani -osavälillä (Helsingistä lähtöiset tai Helsinkiin päättyvät vuorot) liikennöi 4 vuoroa päivässä (ostoliikennevuorojen lisäksi). Jos kysyntä ei palaudu ennen pandemiaa edeltävälle tasolle - on olemassa selkeä riski tämän liikenteen lakkauttamiselle kunnes kysyntätilanne paranee.

Mahdolliset kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle



9. Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne



9. Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne

- **Helsinki-Riihimäki**
 - Nykyisen 30 min vuorovälin tihentäminen 20 minuuttiin ruuhka-aikojen ulkopuolella sekä viikonloppuisin
 - Onnistuu nykykalustolla
- **(Helsinki-)Karjaa-Hanko**
 - Suorat Helsingin-vuorot mahdollisia, mutta yhteensovitus muun liikenteen kanssa haastavaa ainakin ennen ESA-rataa
- **Riihimäki-Lahti-Kouvola**
 - G-junan jatkaminen Kouvolaan
- **Riihimäki-Hanko**
 - Kesäliikennekaudella 1 vuoropari /pvä Riihimäki - Hanko - Riihimäki
- **M-junien tarjonnan laajentaminen (Tampere-Nokia, Tampere-Toijala)**
 - Kohti aitoa Tampereen seudun lähiliikennettä
 - Junavuorot läpi päivän sekä viikonloppuisin
 - Onnistuu nykykalustolla

Varsinais-Suomi



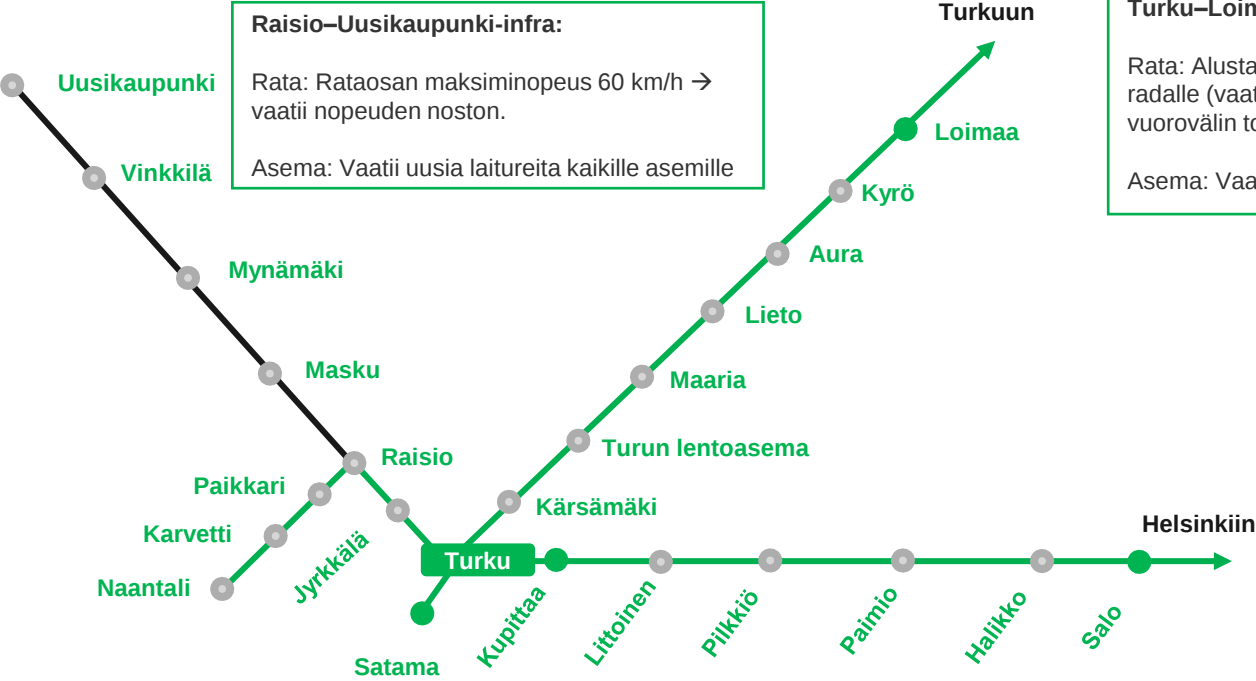
Turun-alueen lähiliikenne

Vaatii merkittäviä investointeja rata-, asemainfrastruktuuriin ja pidemmällä aikavälillä investointeja myös kalustoon

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena
- 2 h vuoroväli arkena
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake

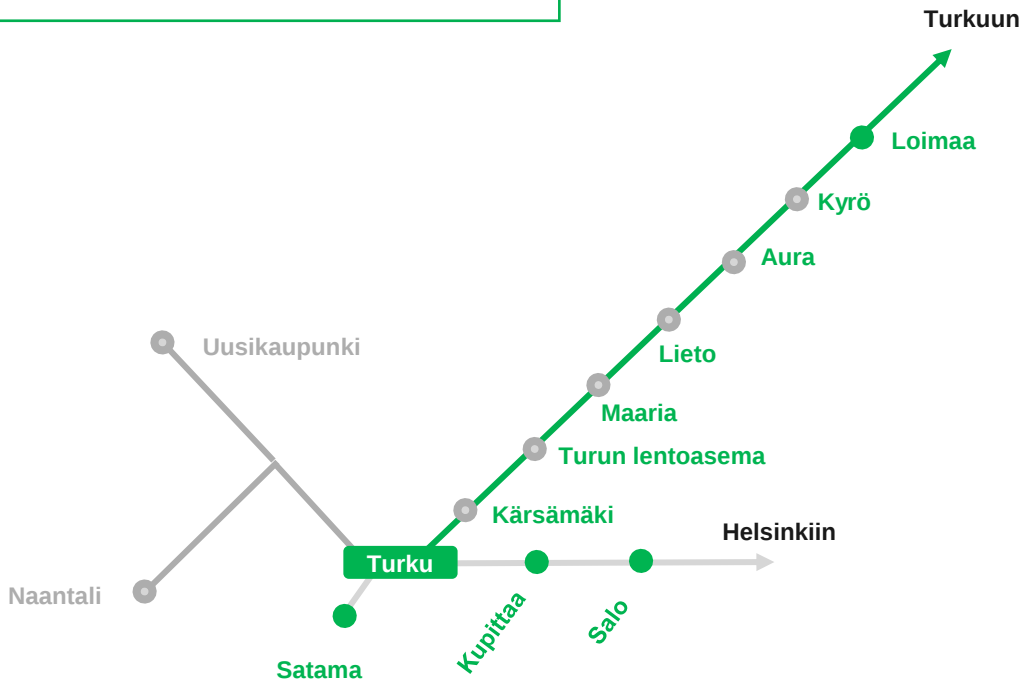


Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Yksittäiset vuorot kaukoliikennekalustolla; 2h vuoroväli arkena (Osan päivästä 1h vuoroväli kun huomioidaan myös nykyiset markkinaehtoiset vuorot)

-  tai
-  Lähiliikennemäinen tiheä liikenne lähiliikennekalustolla 1h vuoroväli arkena
-  Olemassa oleva asema/seisake
-  Uusi asema/seisake



Turku-Loimaa -infra:

Yksittäiset vuorot

Rata: Alustavien arvioiden mukaan n.2 tunnin vuoroväli/suunta nykyisellä infralla mahdollinen (ilman uusia välipysähdyksiä), muutaman uuden välipysähdyksen lisääminen on mahdollista.
Asema/Laituri: Vaatii uusia laitureita osavälille

Lähiliikennemäinen tiheä liikenne

Rata: Alustavien arvioiden mukaan lisävuorot mahtuvat radalle (vaatii liikenteen yhteensovittamista) – on kuitenkin todennäköistä, että tiheä liikenne voisi vaatia lisää ratakapasiteettia
Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen

Naantali–Turku

Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

Yksittäisten vuorojen ajaminen kesäaikana teoriassa mahdollista, laajempi liikennöinti ilman merkittäviä investointeja ratainfrastruktuuriin on erittäin haastavaa/mahdotonta nykyisellä kalustolla

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

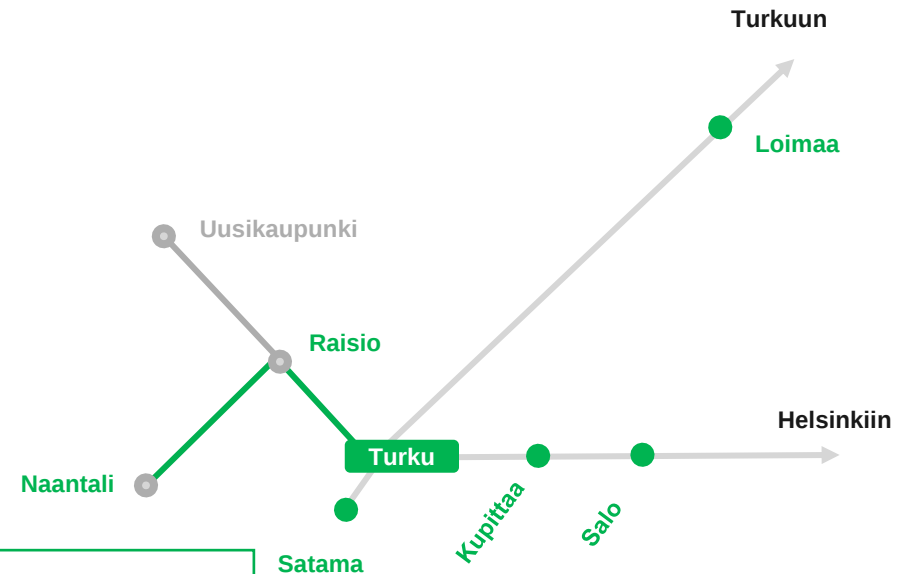
Liikennöintimalli

Kesäliikenne muutama vuoro päivässä (operatiivisten riskien minimoimiseksi voi vaatia aikataulumuutoksia Helsinki-Turku-osavälillä)

— tai

Useiden Helsingin vuorojen jatkaminen Naantaliin kesällä (voi vaatia merkittäviä aikataulurakennemuutoksia Helsinki-Turku-välillä)

- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake



Turku-Naantali:

Suppea kesäliikenne

Rata: Raisio–Naantali-rataosalla puuttuu sähköistys ja kulunvalvonta, lisäksi rataosan maksiminopeus on 50 km/h.

Asema: Naantaliin tarvitaan laitur

Laaja kesäliikenne

Rata: Raisio–Naantali-rataosalla puuttuu sähköistys ja kulunvalvonta, lisäksi rataosan maksiminopeus on 50 km/h.

Asema: Naantaliin tarvitaan laitur ja suositellaan laituria myös Raisioon

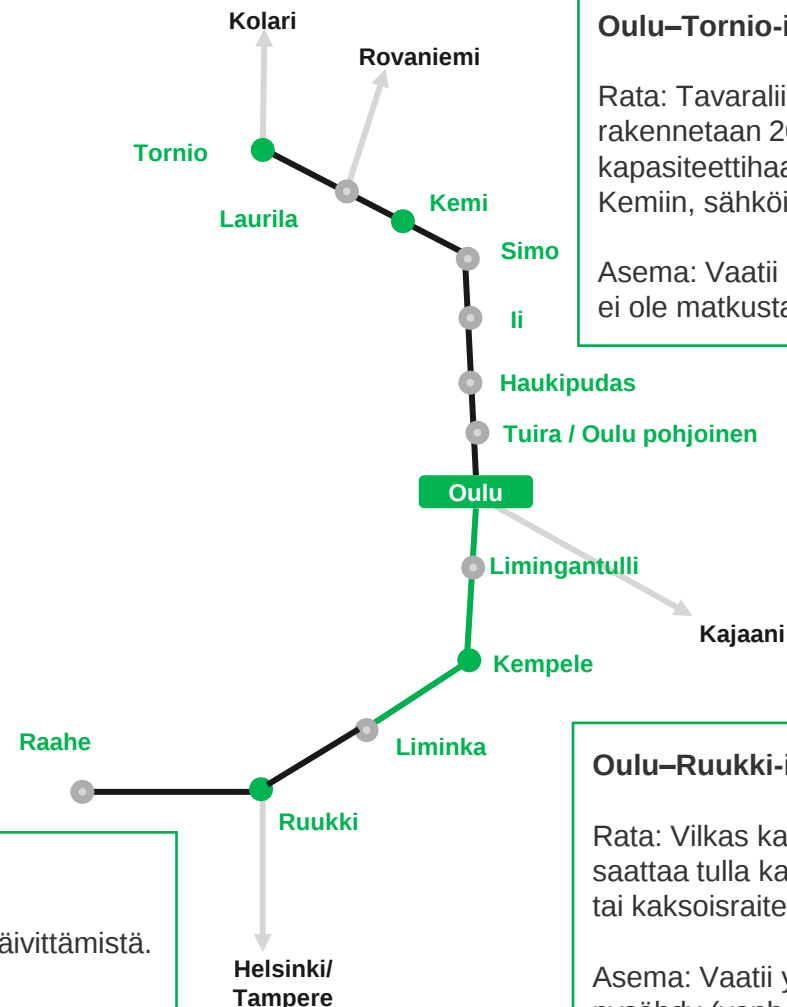
Lappi ja Pohjois-Pohjanmaa

Vaatii merkittäviä investointeja rata-, asemainfrastruktuuriin ja pidemmällä aikavälillä investointeja myös kalustoon

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena
- 2 h vuoroväli arkena
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake



Oulu–Tornio-infra:

Rata: Tavaraliikenteen vaikutus on iso kysymysmerkki. Osavälille rakennetaan 2022 aikana uusia kohtaamispaikkoja – mikä vähentää kapasiteettihaasteita. Kemi-Tornio tarvitaan sähköistystä – jos alue päättyy Kemiin, sähköistystä ei tarvita.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen. Tornion keskustan asema ei ole matkustajakäytössä – vaatii mahdollisesti kunnostusta.

Oulu–Ruukki-infra:

Rata: Vilkas kaukoliikenne ja tavaraliikenne. Ruuhkaisimpina aikoina saattaa tulla kapasiteettihaasteita ja saattaa vaatia lisää kohtaamispaikkoja tai kaksoisraiteen.

Asema: Vaatii yksittäisiä laitureita – paikoille, joissa nykyiset vuorot eivät pysähdy (vanha laituri-infra ei ole käyttökelpoinen)

Raahen–Ruukki-infra:

Rata: Tarvitaan mahdollisesti turvalaiteinfran päivittämistä.

Asema: Laituri Raahen

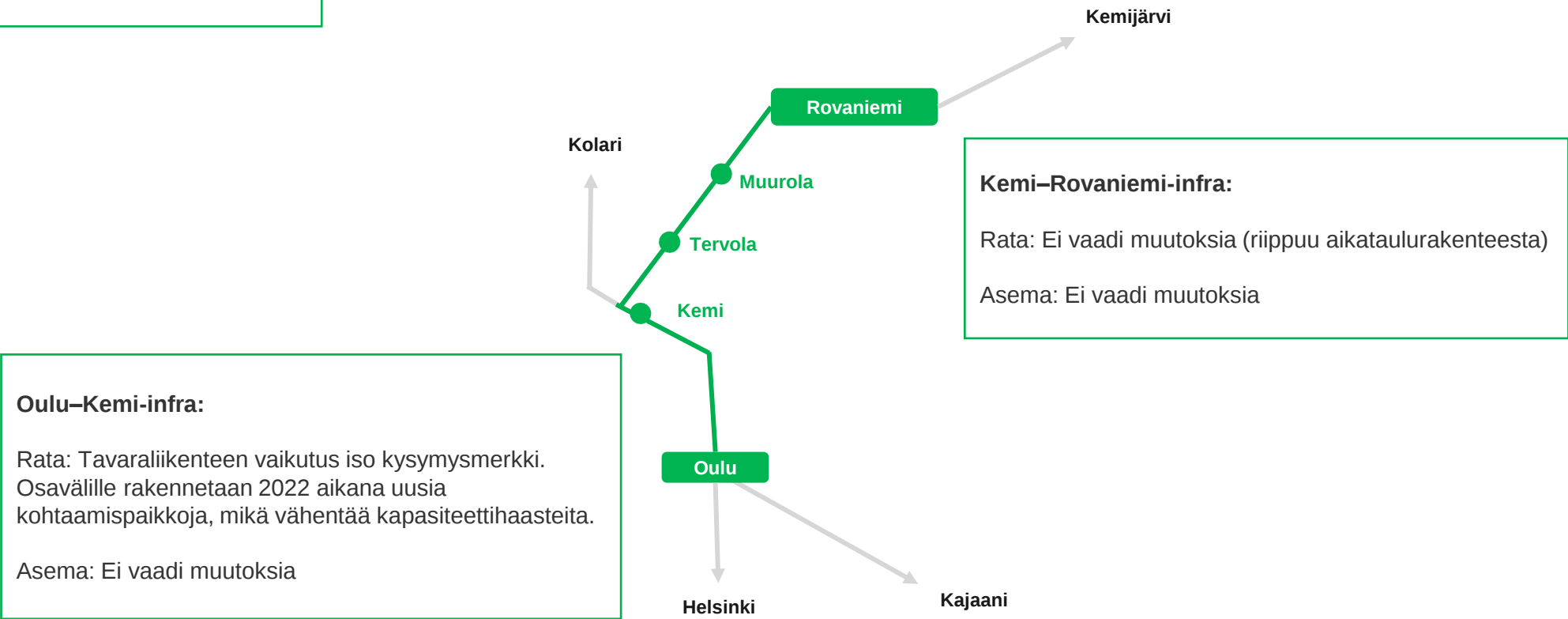
Lisävuorot (Helsinki–)Oulu–Rovaniemi

Kaluston saatavuus ja ratakapasiteetti selvitetävä tarkemmin (riippuu aikataulurakenteesta)

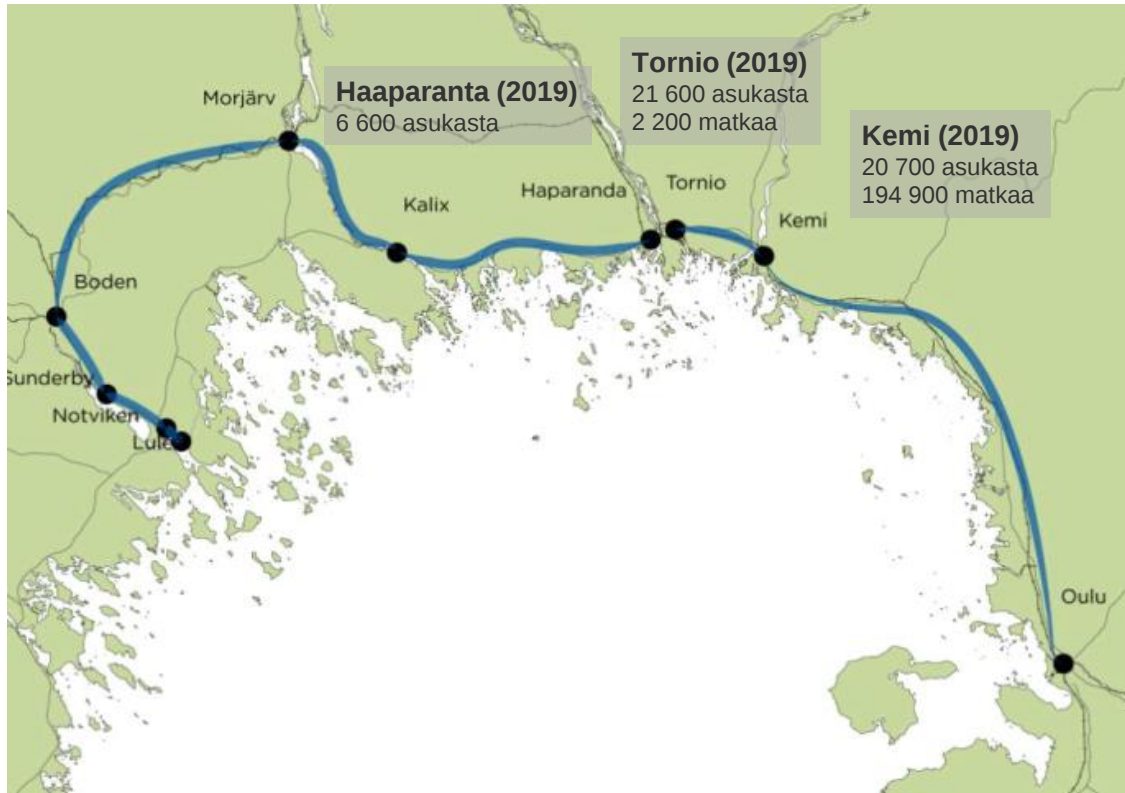
Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 4 nykyistä vuoroa arkena per suunta + 1 uusi vuoropari Ma-Pe ja Su
- Olemassa oleva asema/seisake

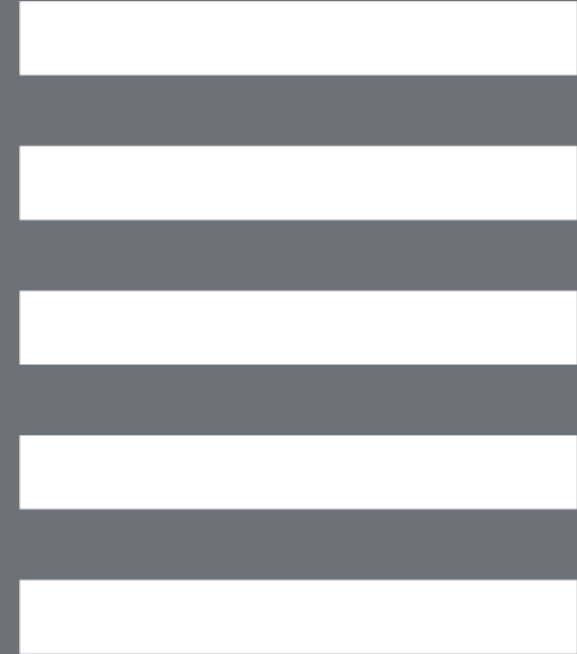


Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys



- Ruotsin puolella huhtikuussa 2021 alkanut liikenne on ostoliikennettä
- Myös Suomen puolella kaikki nykyinen matkustajajunaliikenne Oulun pohjoispuolella on liikenne- ja viestintäministeriön ostoliikennettä
- Sekä sähköttömällä että sähköistetyllä radalla on mahdollista ostoliikenteenä ajaa matkustajaliikennettä Suomesta Haaparantaan
 - vaihtoehtojen määrä kasvaa kuitenkin huomattavasti, jos rata on sähköistetty: jopa suorat Helsingin-junat mahdollisia
- Liikenteen tarvitaan siis rahoitusta joko valtiolta tai muilta julkisilta tahoilta
- Lisätietoja Väylävirastolla hankkeista tähän liittyen: vayla.fi/kaikki-hankkeet/laurila-tornio-haaparanta

Pirkanmaa ja Keski-Suomi



Laajempi tarjonta Tampere–Vilppula/Mänttä

Kapasiteetin tai vuorojen määrän tuplaaminen välillä Tampere–Vilppula ja Mäntän liittäminen osaksi ostoliikenteen tarjontaa

Alustava luonnos keskustelun pohjaksi – ei sitova, tarkentuu

Julkinen

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

16 vuoroa / arkipäivä

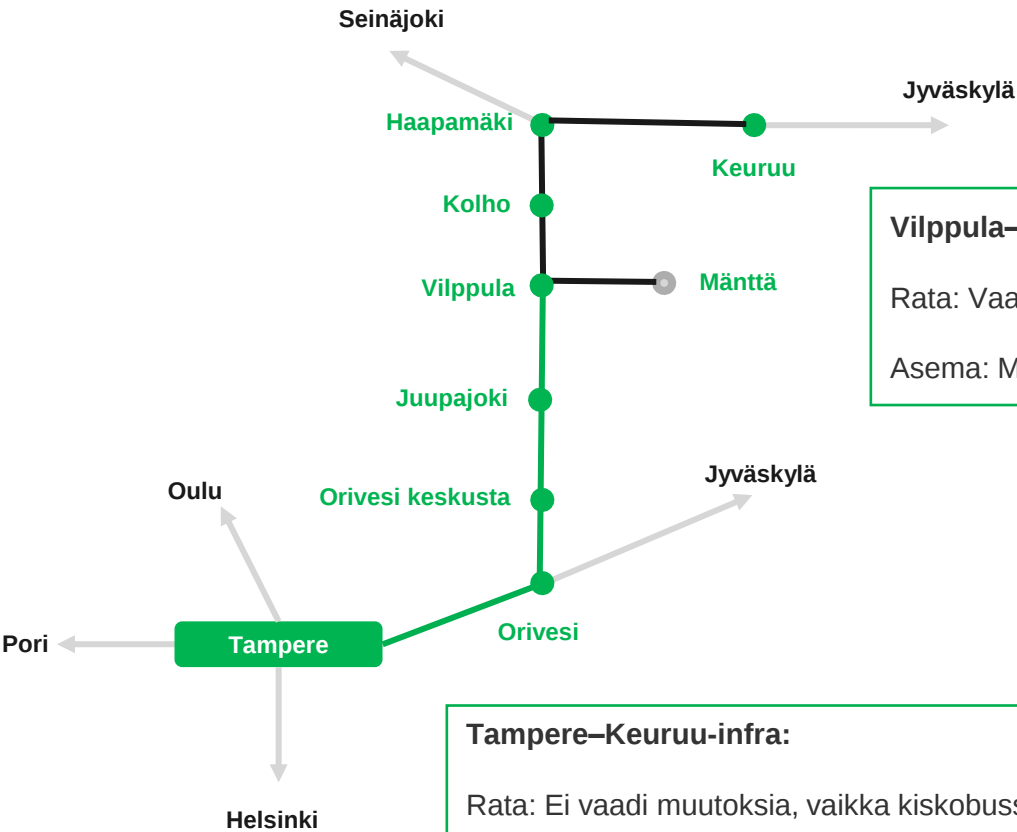
8 vuoroa / arkipäivä

tai

Vaihtoehtona myös kaksinajo kahdella kiskobussilla Vilppulaan saakka, jossa toinen kiskobusseista jatka Mänttään ja toinen Keuruulle (8 vuoroa/arkipv)

Olemassa oleva asema/seisake

Uusi asema/seisake



Vilppula–Mänttä-infra:

Rata: Vaatii päivitystä kulunvalvontaan

Asema: Mänttään tarvitaan laitur

Tampere–Keuruu-infra:

Rata: Ei vaadi muutoksia, vaikka kiskobussivuorojen vuoromäärä tuplaantuisi

Asema: Ei vaadi muutoksia

Äänekoski–Jyväskylä

Vaatii investointeja seisakkeisiin / asemalaitureihin.

Yksittäiset vuorot nykyisten kaukoliikennevuorojen jatkeena mahdollisia, laajempi lähiliikennemäinen liikenne vaatii oman kaluston.

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Yksittäiset markkinaehtoiset liikenteen jatkeet vaativat yhteensovitusta tavaraliikenteen kanssa

tai

2h vuoroväli arkena (vaatii yhteensovittamista tavaraliikenteen kanssa – teoriassa mahdollinen)



Olemassa oleva asema

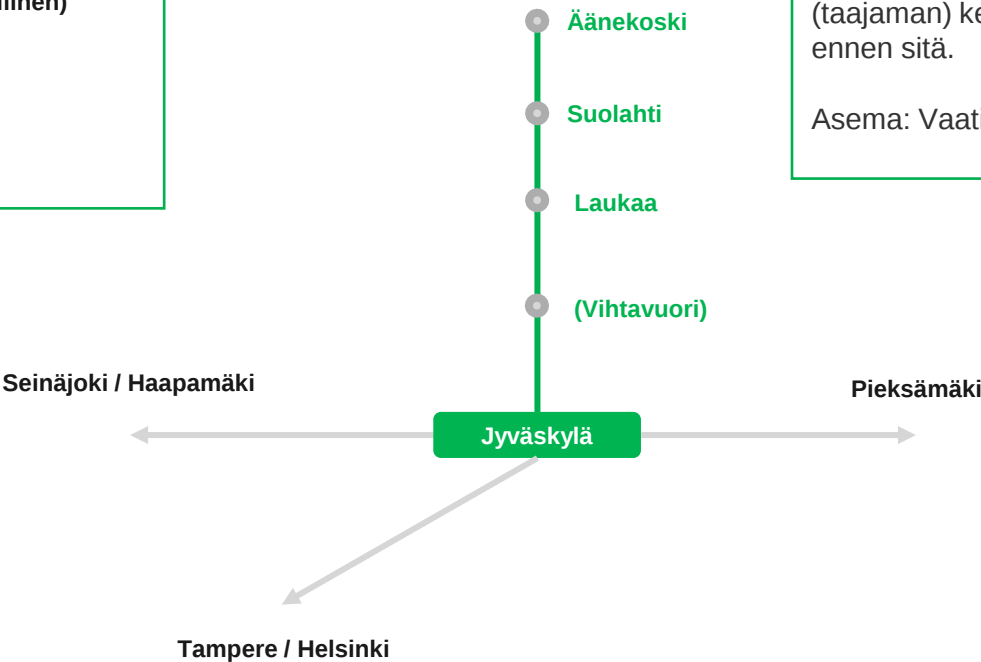


Uusi asema/seisake

Äänekoski–Jyväskylä-infra:

Rata: Rataosalla kulkee merkittäviä määriä tavarajunia, liikenne on kuitenkin teoriassa yhteensovittavissa. Jos junavuoroa halutaan liikennöidä Äänekosken (taajaman) keskusta – pitää huomioida, että radan sähköistys päättyy n. 2-3 km ennen sitä.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen



Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

.....

Nykyiset 7 vuoroa (M-linja) per suunta arkisin (M-lähiliikennelinja)

————

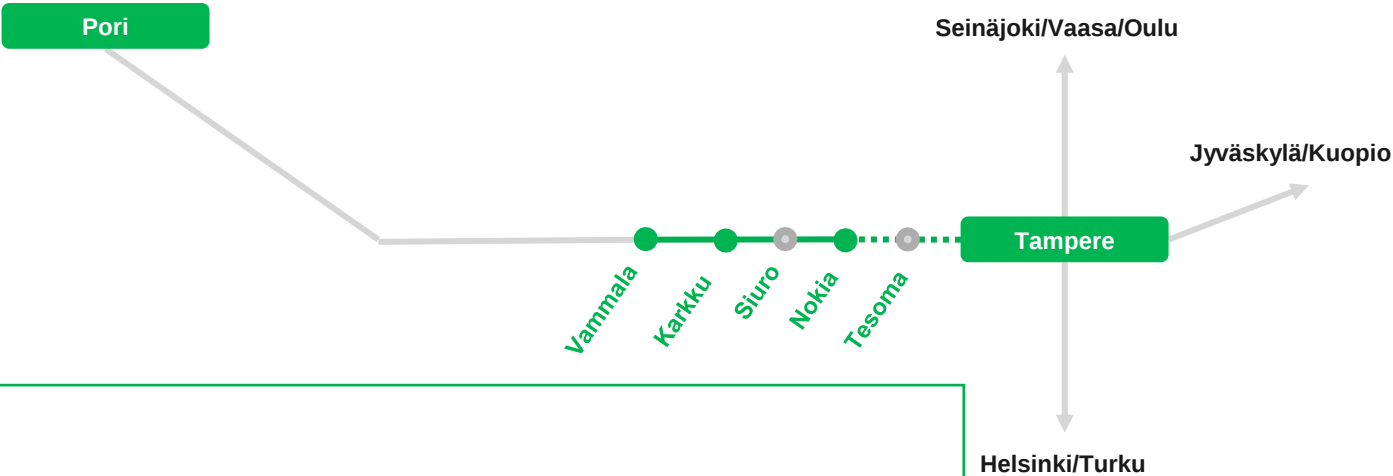
M-vuorojen jatkeet Vammalaan (Nokia-Vammala)

●

Olemassa oleva asema/seisake

●

Uusi asema/seisake



Nokia-Vammala –infra:

Rata: Merkittäviä liikenteen yhteensovitusongelmia – jos M-junien aikataulurakenne pidetään säännöllisenä. Pahimmillaan haasteet eivät olisi ratkaistavissa yhteensovituksella tai edes uusilla kohtaamispaikoilla → saatetaan tarvita lisää ratakapasiteettia.

Asema: uusi laituria Siuroon

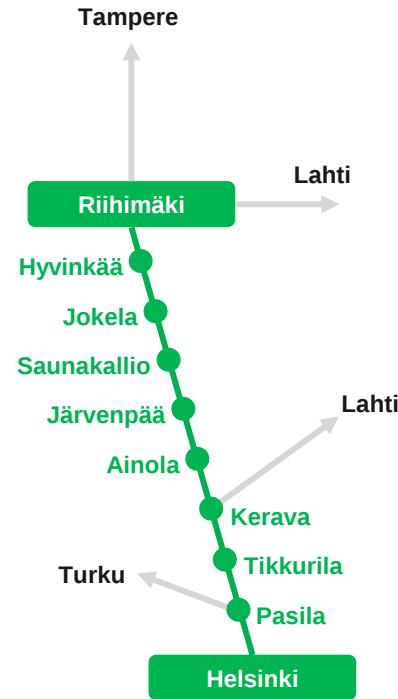
Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Nykyisen 30 min vuorovälin tihentäminen 20 minuuttiin ruuhka-aikojen ulkopuolella sekä viikonloppuisin

● Olemassa oleva asema



R-junien vuoroväliä voidaan tihentää kumpaankin suuntaan ruuhka-aikojen ulkopuolella

30 min
vuoroväli nyt



20 min
jatkossa

Sekä vastasuuntaan ruuhka-aikana

30 min
vuoroväli nyt

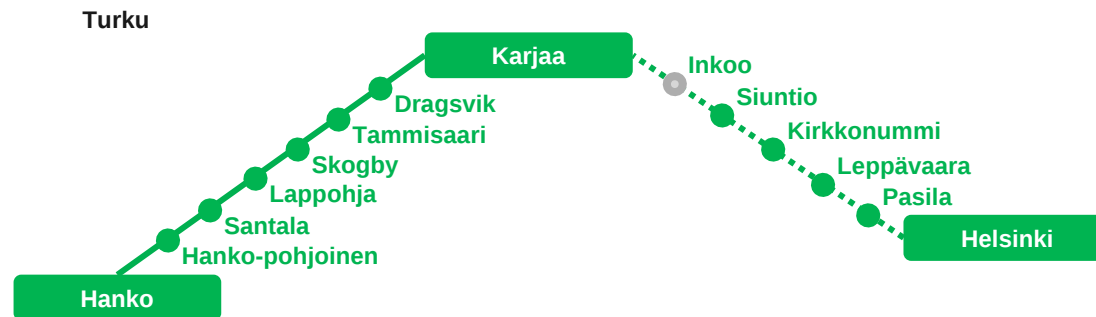
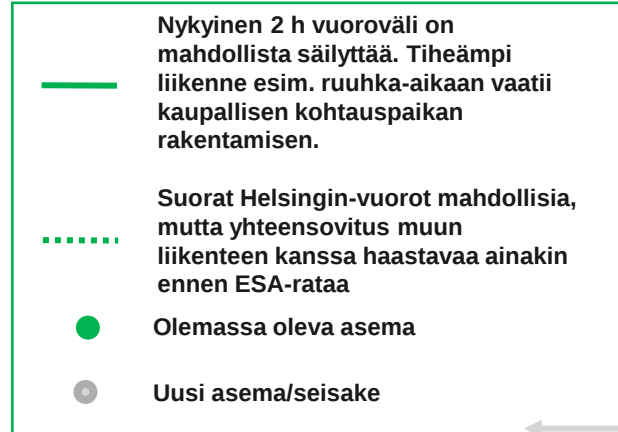


20 min
jatkossa

- Mahdollista nykyisellä kalustolla ja infralla
- Lisävuorot palvelevat Ainolaa, Järvenpää, Saunakalliota, Hyvinkää ja Riihimäkeä
- HSL-alueella Keravaa, Jokelaa & Tikkurilaa
- Ruuhka-aikana jo nyt ruuhkasuuntaan n. 15 min vuoroväli

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli



- Väylävirasto sähköistää Hanko–Karjaa–Hyvinkää-rataosuuden 2021–2024
- Jatkossa Hangosta voidaan edelleen ajaa syöttöjunina tai vaihtoehtoisesti hyödyntää mahdollisuus jatkaa reittiä

VR suunnitellut tarkempia aikataulumalleja

- Hyödynnetään pääosin Turun-junien ”slottia” Helsingin-päässä niinä tunteina, kun Helsinki–Turku-junia ei ole kulussa
- Vasta laajemmissa liikennemalleissa viikonloppuilltaisin käytettäisiin myös muita aikatauluviivoja
- Kesäisin voisi liikennöidä myös Hanko–Karjaa–Riihimäki vaihtoyhteytenä Pääradan junilla (vain 1 vaihto nykyisen 2:n sijaan)

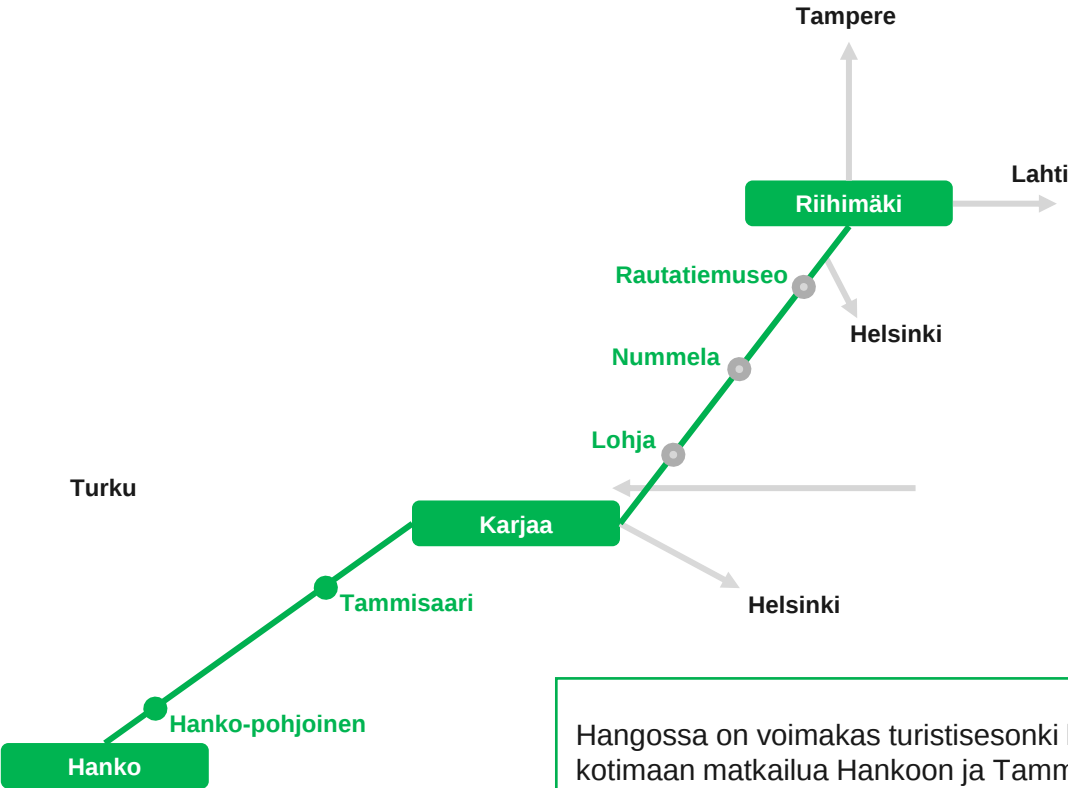
Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Kesäliikennekaudella 1 vuoropari /pvä Riihimäki - Hanko - Riihimäki kuvassa näkyvin pysähdyksin. Kääntö Hangossa hotellien ulos- ja sisäänkirjautumisten välissä (n. klo 12-14). Riihimäellä synkronoidut vaihdot pohjoisen suunnan kaukojunien kanssa.

Olemassa oleva asema

Uusi asema/seisake



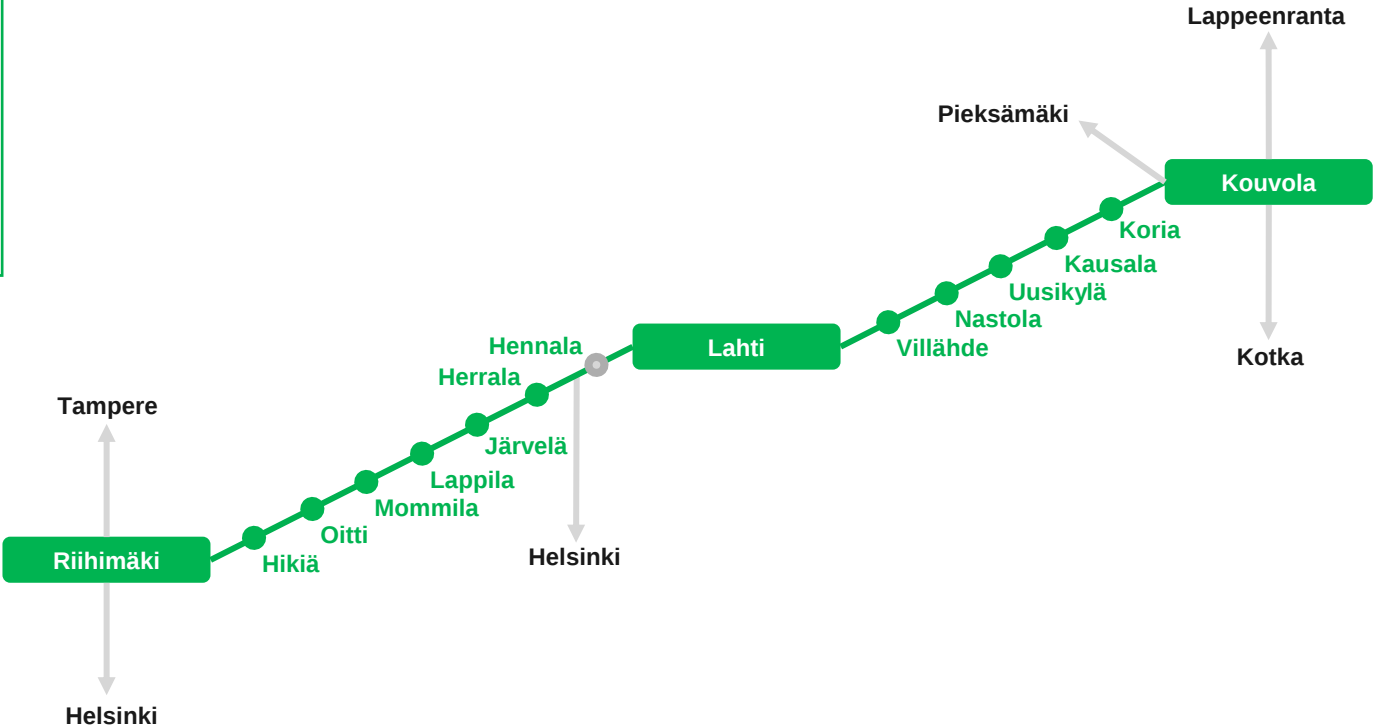
Hangossa on voimakas turistisesonki kesällä. Tällä yhteydellä edistettäisiin kotimaan matkailua Hankoon ja Tammisaareen pk-seudun ulkopuolelta. Hyvinkään rautatiemuseolle, Lohjalle ja Nummelaan voisi rakentaa kevytrakenteiset puulaiturit, joita myös museoliikenne voisi hyödyntää. Hyvinkää–Karljaa-osuuden nopeustason nosto 80 km/h → 100 km/h parantaisi matka-aikaa n. 15 min ja täten nostaisi houkuttelevuutta.

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

Tasaisin 1 h vuorovälein kulkeva lähijuna Riihimäki-Lahti-Kouvola. Tahdistetut vaihdot Z-junien kanssa Lahdessa. Uusi Hennalan seisake mahdollinen G- ja Z-junille.

- Olemassa oleva asema
- Uusi asema/seisake



Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

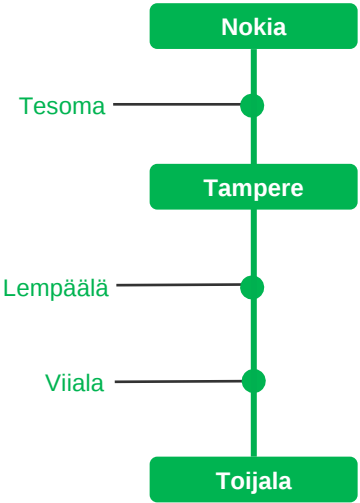
Liikennöintimalli

Vuorotarjonnan lisäys arkeen ja viikonloppuun. Tasaisemman ja houkuttelevamman tarjonnan saamiseksi.

Tampere-Nokia välille 1 tunnin vuoroväli.

R-juna täydentää Tampere-Toijala välisen liikenteen vuoroväliä lisäliikenteen lisäksi.

- Olemassa oleva asema
- Uusi asema/seisake

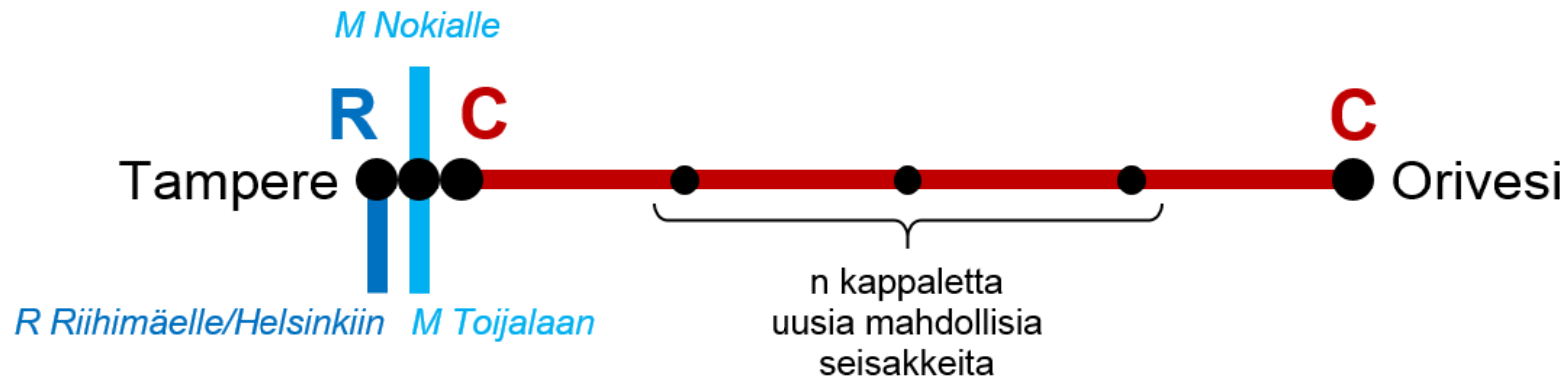


- Tunnittainen juna Nokian ja Toijalan välillä on iso askel kohti aitoa Tampereen seudullista lähiliikennettä
- Helpompi hahmotettavuus ja tasaisempi palvelutaso matkustajille, mikä lisää liikenteen houkuttelevuutta
- Helpompi hallittavuus poikkeustilanteissa
- Tasainen vuoroväli M-juniin viikonlopuille 8-22/24 (nyt ei ajeta ollenkaan)
- Työmatkayhteydet paranevat huomattavasti nykyisestä
- Aikataulurakenne mahdollistaa n. 1–2 uuden seisakkeen (esim. Rantaperkiö, Lakalaiva, Sääksjärvi, Vanattara) avaamisen Tampereen eteläpuolelle ilman, että rakennetta tarvitsee muuttaa perusteellisesti

Nysse-alue	Tampere–Nokia	Nyt 14 + 0 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä	»	32 + 30 + 4 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä + pe/la yönä (22-24)
		Epätasainen vuoroväli nyt		1 tunnin vuoroväli jatkossa
Laajempi alue	Tampere–Lempäälä–Toijala	Nyt 4 + 0 Vuoroa arkena + viikonloppuna	»	12 + 10 + 2 Vuoroa arkena + viikonloppupäivänä + pe/la yönä (22-24)

Pidemmän aikavälin alustava ajatus: Tampereen lähiliikenteen laajentaminen Oriveden suuntaan

- Alustavana ajatuksena Tampereen lähijunajärjestelmän laajentaminen **uudella linjalla C Tampere–Orivesi**.
- Mahdollinen vasta, kun VR:n uusi SmX-kalusto on ainakin osittain liikenteessä (2024–2026)
- Tällä hetkellä reitillä ei ole mahdollista tehdä välipysähdyksiä, mutta aktiivisia suunnitelmia uusien lähijunaseisakkeiden avaamiseksi on olemassa.
 - väliasemat vaativat uusien matkustajalaiturien rakentamisen uusille pysähdyspaikoille (Väylävirasto)
- Tavoitteena **tunnin vuoroväli** (esimerkiksi nykyistä G-junaa Riihimäki–Lahti vastaavalla tarjonnalla 16 vuoroparia arkisin ja la & 14 vuoroparia su)
- Vaatii runsaasti ratakapasiteetin yhteensovitusta kauko- ja tavaraliikenteen kanssa.



Muut kehityssaihiot

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Kahdella olemassa olevalla sesonkiyöjunarungolla, joita käytetään Rovaniemen ja Kolarin liikenteessä lähinnä hiihtosesongin ruuhkapäivinä, voisi ajaa lisää junavuoroja muilla reiteillä muina aikoina

Nopeasti toteutettavina vaihtoehtoina

- Uusi junavuoro Kajaanin kautta n. 5 päivänä viikossa
- Päivittäinen liikennöinti mahdollista kesällä ja syksyllä
- Reittinä joko entinen Mikkelin kautta kulkeva vaihtoehto tai ennustetusti enemmän matkustajia keräävä uusi reitti Tampereen ja Jyväskylän kautta

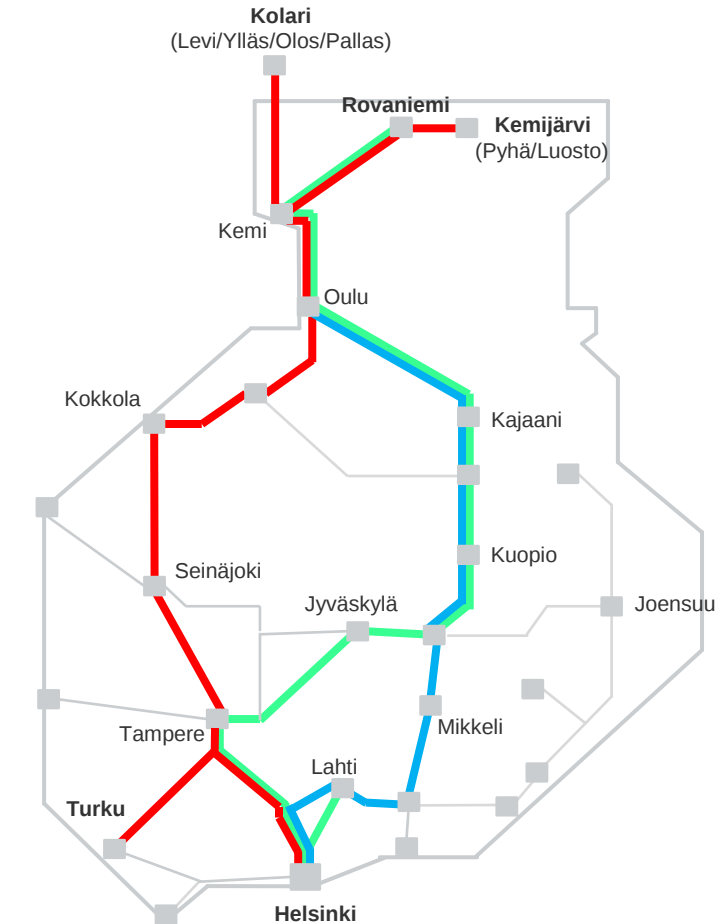
Jos valitaan Tampereen kautta kulkeva reitti, voi olla mahdollista myös yhdistää nykyiset Rovaniemen sesonkijunat ja uusi Kajaanin-juna

- Alustavasti mahdollistaisi päivittäisen liikennöinnin ympäri vuoden vain muutamien poikkeuksin
- Aiheuttaisi matka-aikaheikennyksen nykyiseen Rovaniemen sesonkiyöjunavuoroon, joka on siis saman illan 3. yöjuna (kahdella muulla hyvä ja toisistaan poikkeava aikataulu)

Savon-radon pienempien pysähdyspaikkojen laiturit eivät kaikilta osin ole riittävän pitkiä yöjunan pysähdystä varten.

Sekä Kouvolan että Tampereen kautta kulkevalla reitillä junan kulkusuunta vaihtuu matkan aikana, joten tulee ratkaista, millä tavalla varmistetaan autovaunun sujuva lastaus ja purku, mikäli autovaunu olisi mukana kokoonpanossa (Kainuussa tai Savossa ei ole valmiina autolastauksen tarvitsemaa infrastruktuuria).

Reitillä on myös runsaasti tavaraliikennettä, jonka kanssa yöjuna olisi sovitettava yhteen.



- Nykyiset yöjunareitit
- Ennen Lahden Oikorataa kulkenut yöjuna syyskuuhun 2006 asti
- Mahdollinen uusi Itä-Suomen yöjunan reitti

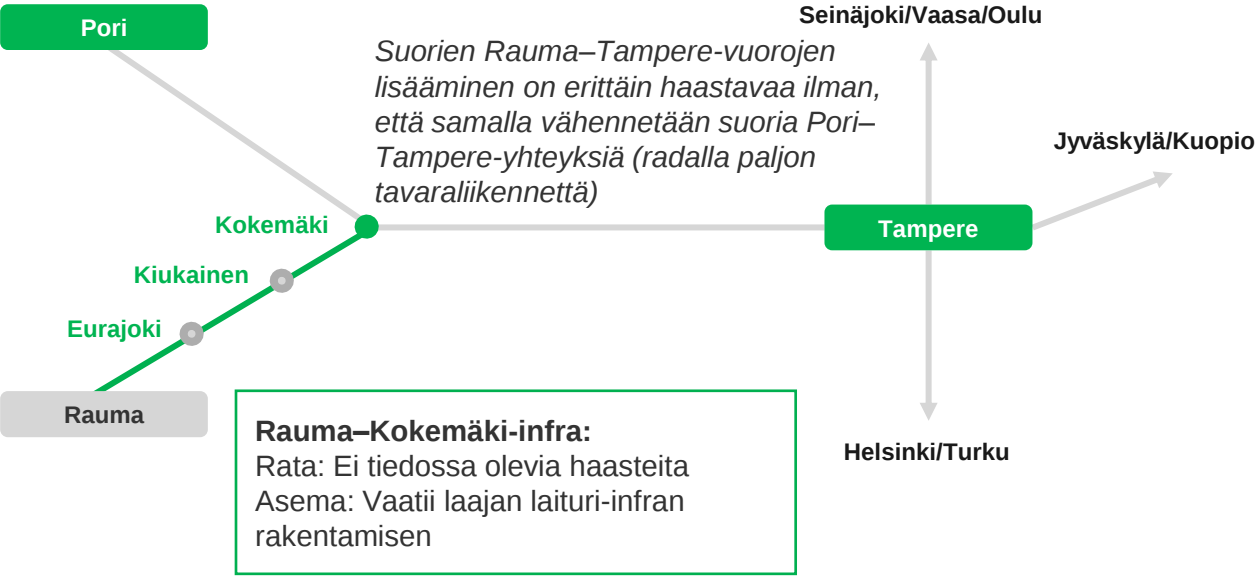
Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

2 h vuoroväli arkena – syöttöliikenne Pori-Tampere-kaukoliikennevuoroihin (saattaa vaatia yhteensovittamista tavaraliikenteen kanssa)

Olemassa oleva asema/seisake

Uusi asema/seisake



Kurikka–Seinäjoki

Kaksi vaihtoehtoista mallia: tiheä liikenne ja asiakaslähtöinen liikenne (sitoo yhden kiskobussin) tai 2-3 vuoroa per suunta perustuen kaluston saatavuuteen Seinäjoella

Liikennöintimalli ja infrastruktuurin riittävyys

Liikennöintimalli

- 1 h vuoroväli arkena – syöttöliikenne Seinäjoen kautta kulkeviin kaukoliikenteen vuoroihin (vaatii erillisen kiskobussin)
- Olemassa oleva asema/seisake
- Uusi asema/seisake

Kurikka–Seinäjoki-infra:

Rata: Turvalaitteet pitää mahdollisesti päivittää, lisäksi maksiminopeuden nosto 80 km/h.
Huom. Rataosa on erittäin vähäisessä käytössä (2-4 tavarajuna/pv) → uhka että rataosa lopetetaan.

Asema: Vaatii laajan laituri-infran rakentamisen

