

30.5.2022

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunta

Viite: VNS 2/2022 vp

VR-Yhtymän kommentit valtioneuvoston selontekoon julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2023-2026 – Pakotteiden toimialakohtaiset vaikutukset ja rajat ylittävän liikenteen näkymät, ml. Allegron liikennöinnin jatkomahdollisuudet

VR-Yhtymä Oyj (jäljempänä VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

Pakotteiden vaikutukset junaliikenteeseen ja rajat ylittävän liikenteen näkymät

Länsimaiden pakotteet eivät toistaiseksi estä rautatieliikennettä EU:n ja Venäjän välillä. Tästä huolimatta VR on päättänyt Venäjään liittyvien toimintojen keskeyttämisestä Venäjän hyökkäyssodan seurauksena. Jo pian hyökkäyssodan alkamisen jälkeen rajasimme yhteydenpitomme RZD:n kanssa vain välttämättömään kommunikaatioon, jota rajan ylittävän liikenteen hoitaminen edellyttää. Venäjän rautatieyhtiöön (RZD) kohdistuvien rahoituspakotteiden vaikutukset ovat heijastuneet VR:n toimintaan lähinnä yhtiöiden välisen rahaliikenteen vaikeutumisena.

Helsingin ja Pietarin välistä matkustajaliikennettä jatkettiin Allegrolla 27.3. saakka ja pääasiallisena tarkoituksena oli turvata suomalaisille pääsy Suomeen. Allegro-liikenteen loputtua kalusto on valmisteltu kunnossapitoyhtiö VR Fleetcaren toimesta pitkäaikaiseen seisontaan Suomessa.

VR on päättänyt irtautua hallitusti myös idän tavaraliikenteestä ja VR Transpoint on laatinut suunnitelman liikenteen alasajamiseksi. Kotimaisten asiakkaiden kanssa solmittujen Venäjän-liikenteen rahtiliikennesopimusten irtisanominen toteutetaan sopimuksissa määritetyillä ja asiakkaiden kanssa neuvotelluilla tavoilla. Luovumme myös yhteisyrityksistämme Venäjällä. Pyrimme mahdollisimman nopeaan idänliikenteen pysäyttämiseen, mutta arvio on, että prosessi vie useamman kuukauden ja viimeiset sopimukset päättyvät kuluvan vuoden loppuun mennessä.

Noudatamme toiminnassamme pakotteita, lainsäädäntöä ja viranomaisohjeita, ja mikäli sitovia pakotteita tulee voimaan, liikenne on mahdollista pysäyttää nopeammin. Kuten todettua, VR:n harjoittamaan junaliikenteeseen ei tällä hetkellä kohdistu pakotteita, mutta pakotteiden alaisissa kuormissa olevia junavaunuja on viranomaisten toimesta pysäytettynä Suomessa noin tuhat kappaletta ja niitä säilytetään tällä hetkellä Suomen rataverkolla sivuraiteilla ja ratapihoilla.

Raideliikenne ja joukkoliikenne tukevat vihreää siirtymää ja huoltovarmuutta

Julkisen talouden suunnitelmaa koskevassa selonteossa on todettu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan osalta seuraavaa: *Väylänpidossa painotetaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimia toimia sekä korjausvelan kasvun pysäyttämistä ja sen vähentämistä. Liikenneverkon ylläpitoa ja kehittämistä tehostetaan mm. tiedon paremmalla hyödyntämisellä, uusien liikenneverkon kuntoa*

30.5.2022

kartoittavien menetelmien hyödyntämisellä ja tietomallintamisen täysimääräisellä käyttöönnotolla. Liikenneverkon suunnittelua kehitetään Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti ottamalla huomioon digitalisaation ja automatisaation vaikutukset tulevaisuuden liikennejärjestelmään ja liikennemääriin.

Lisäksi kestävä kasvun ja hiilineutraalin Suomen osalta on todettu seuraavaa: *Päästöjä pyritään vähentämään mm. tukemalla uusiutuvaa energiaa sekä edistämällä joukkoliikennettä.*

VR toteaa, että junaliikenne muodostaa hiilineutraalin joukkoliikenneverkoston ja elinkeinoelämän ympäristöystävällisten kuljetusten rungon, johon muut liikennemuodot ja alueelliset liikennejärjestelmät kytkeytyvät. Kasvavat junaliikenteen matkamäärät ja raiteilla kuljetetut tonnit edistävät vihreää siirtymää vähentämällä liikenteen päästöjä ja samalla kasvattaen liikennejärjestelmän kokonaisturvallisuutta sekä huoltovarmuutta.

VR kantaa huolta rataverkon tulevaisuuden rahoitusnäkökymistä myös huomioiden kustannusten raju nousu. Lähivuosien raideliikennehankkeissa tulee selonteossakin todetulla tavalla olla vahva fokus nopeavaikutteisissa toimenpiteissä olemassa olevalla rataverkolla ja hankkeet tulee priorisoida asiakashyötyjen ja raideliikenteen kilpailukyvyyn perusteella huoltovarmuusnäkökohdat huomioiden.

Nykyisessä tilanteessa, jossa energian ja polttoaineiden hinnat kohoavat rajusti ja niihin kohdistuu saatavuushaasteita on yhteiskunnan huoltovarmuuden kannalta järkevää priorisoida henkilöjunaliikenteen investointeja, jotka kustannustehokkaasti nopeuttavat matkamääriltään tärkeimpien reittien matka-aikaa ympäristöystävällisen ja energiatehokkaan junaliikenteen houkuttelevuuden kasvattamiseksi. Vuodentakaiseen tilanteeseen verrattuna matkamäärät kasvoivat tammi-maaliskuussa 73,0 % kaukoliikenteen junissa ja kaukoliikenteen matkamäärät ovat paikoin jopa ennätysvuotta 2019 korkeammalla. Tätä suotuisaa kehitystä tulisi ylläpitää ja kiihdyttää junaliikenteen houkuttelevuutta lisäävillä toimenpiteillä.

Rautatielogistiikassa tulee priorisoida hankkeita, jotka laajasti hyödyttävät elinkeinoelämän kuljetuksia erityisesti satamiin ja pohjoisen kautta länteen sekä poistavat liikenteellisiä pullonkauloja esimerkiksi kotimaan raakapuukuljetusten osalta Venäjän puuntuonnin päätyttyä. Toimiva raideliikenne on edellytys raskaan teollisuuden kilpailukyvyille ja vihreän siirtymän saavuttamiseksi entistä enemmän kuljetuksia on siirrettävä energiatehokkaaseen ja vähäpäästöiseen raideliikenteeseen.

Kummankin liikennelajin kannalta on tärkeää voimakkaasti panostaa ratakapasiteetin lisäämiseksi etenkin pääradalla, mikä palvelee sekä kaupallisia että huoltovarmuuteen liittyviä tavoitteita rataverkon pahimpia pullonkauloja poistaen. Perusväylänpidon rahoitustason tulisi koko suunnitelmakauden olla vakaa ja riittävän korkea rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi, palvelutason ylläpitämiseksi ja korjausvelan vähentämiseksi.

Selonteossa on viitattu digitalisaation huomioimiseen kehitystyössä. Digirata eli uuden, digitaalisen junakulunvalvontajärjestelmän kehitystyö etenee hyvällä kansallisella yhteistyöllä, mutta se ei ratkaise jo käsillä olevaa haastetta, jonka

30.5.2022

rataverkon puutteet ja huono kunto aiheuttavat jokapäiväiselle liikennöinnille vähentäen junaliikenteen houkuttelevuutta. Huhtikuussa 2022 41 % matkustajaliikenteen myöhästymisistä johtui radan heikosta kunnosta, 29 % operaattorista johtuvista syistä ja 30 % muista syistä.

Edellä kursivoidussa selonteon sitaatissa tuodaan esiin mm. tiedon parempaa hyödyntämistä ja tietomallintamista. VR painottaa, että liikenneverkon kehittämisessä tulisi täysimääräisesti hyödyntää liikennetoimijoiden asiantuntemusta. VR tekee jatkuvasti omaa rataverkon tilannekuva-analyysiä. VR on tällä hallituskaudella tarjonnut lukuisia kertoja päätöksenteon tueksi mm. matkamääriin ja matka-aikoihin perustuvaa tietoa ja esityksiä niistä infrainvestoinneista, jotka asiakasnäkökulmasta olisivat kaikkein vaikuttavampia ja kustannustehokkaimpia.

Tämän lausunnon liitteessä on listattu ja kuvattu VR:n näkemykset matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan kasvua keskeisimmin tukevista infrahankkeista sekä niiden arvioitu rahoitustarve. Hankkeiden osalta on tunnistettu tämän hetken tietoihin perustuen myös Suomen huoltovarmuuden kannalta keskeisiä hankkeita.

Ostoliikenne-rahointustasoa nostettava

Suomen saavutettavuuden ja hiilineutraalin joukkoliikenteen kasvattamiseksi ostoliikennettä raiteilla on syytä laajentaa ja se edellyttää ostoliikenne-rahointuksen järjestämistä. Alueellinen lähijunaliikenne edellyttää poikkeuksetta ostopäätöstä ja useimmiten myös ratainfraan kehittämistä.

Koronapandemia on osoittanut kestäväen rautatieliikenteen olevan resilientti ja toimintavarma liikennemuoto myös kriisiaikoina. Raideliikenteen rooli sosiaalisesti tasa-arvoisena liikkumismuotona on entisestään korostunut koronapandemian aikana. Suomen sisäistä saavutettavuutta tulee ylläpitää ja kehittää myös huoltovarmuuden näkökulmasta. VR on esittänyt ostoliikenteeseen lukuisia mahdollisia lisäyksiä: <https://www.vrgroup.fi/fi/vrgroup/uutiset/vr-yhtymän-nakemykset-henkilöjunaliikenteen-lisaamisesta-ja-kehittamisesta-200920211457/>

Junien laajakaistayhteysparannuksiin tarvitaan myös valtion panostuksia

Radanvarren tiedonsiirtokapasiteetti ei ole nykyisellään riittävä junamatkustajien datankäyttötarpeisiin vastaamiseksi. VR:n ja teleoperaattoreiden yhteisen näkemyksen mukaan junamatkustajien datapalveluiden parantaminen mm. vapaa-ajan matkustuksen houkuttelevuuden ja työskentelyedellytysten edistämiseksi junissa vaatii sekä junien vahvistinteknologian uudistamista että mobiiliverkon tukiasemien ja niiden tarvitsemien mastojen lisäämistä radanvarseen.

VR on jo omalta osaltaan investoinut junien WLAN-verkon uudistamiseen, mikä parantaa WLAN-verkon toimivuutta junan sisällä, mutta tarvitsee tuekseen mobiilitukiasemaverkoston tiivistämistä radanvarseen sijoitettavilla mastoilla. Tähän tarvitaan myös valtion panostuksia, minkä vuoksi VR näkee erittäin myönteisenä vuoden 2022 2. lisätalousarvion kirjauksen 4,7 miljoonan euron määrärahasta, jota voidaan käyttää viestintäyhteysparannuksen laadun parantamiseen matkustajajunissa. Jotta

30.5.2022

hyöty ensivaiheen investoinnista olisi mahdollisimman suuri, tulee radanvarren internetyhteyksien kehittäminen aloittaa välillä Helsinki-Tampere.

Liikennepolitiikan ja sääntelyn oltava johdonmukaista ratamaksujen osalta

Liikennepolitiikan, sääntelyn ja valtion investointien on oltava niin liikennöitsijöiden kuin niiden asiakkaidenkin näkökulmasta pitkäjänteisiä, ennustettavia ja Suomen elinkeinoelämän kilpailukykyä myös kansainvälisesti tukevia.

Raideliikenteessä esimerkiksi sähkövedon ympäristöystävällisyyden suhteessa dieselvetoon tulee heijastua myös ratamaksuihin. Tällä hetkellä tilanne on päinvastainen ja vaatii jatkossakin huomiotamme. Vuonna 2022 sähköveto on edelleen 10 % kalliimpaa kuin dieselveto. Tilanne johtaa siihen, että sähköistetyillä rataosuuksilla on ratamaksujen kannalta taloudellisesti kannattavampaa ajaa dieselveturilla, mikä on ristiriidassa suhteessa ilmastotavoitteisiin ja niihin yhteiskunnallisiin panostuksiin, joita rataverkon sähköistämiseksi erityisesti 2000-luvulla on tehty.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat