

16.10.2023

Julkinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 41/2023 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

VR-Yhtymän lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2024

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

Hallituksen liikennepolitiikan tavoitteena on kasvun ja elinvoiman lisääminen, minkä tueksi hallitus aikoo toteuttaa vaalikauden aikana mittavan noin kolmen miljardin euron liikenneinvestointiohjelman. Tästä paketista on määrä suunnata 1,4 miljardia euroa uusiin raideinvestointeihin ja nykyisen rataverkon parantamiseen.

VR pitää hallitusohjelman investointiohjelman ja siinä ehdotettuja ratahankkeita erittäin kannatettavina ja kiireellisinä. Hankkeet ovat myös oikein kohdennettuja ja ne vastaavat pitkälti VR:n näkemyksiä tarpeellisimmista investointikohteista.

Erityisesti Suomen vilkkaimmin liikennöidyn pääradan kehittäminen on välttämätöntä sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen sujuvuuden ja kehittämisen kannalta. Samoin ruuhkaisen Luumäki-Imatra välisen osuuden 2. vaiheen toteuttaminen kuuluu perustellusti kiireellisimpiin kohteisiin.

Lentoradan suunnittelun kiirehtiminen on koko maan kokonaisedun mukaista, koska Lentorata lisää ratakapasiteettia pää- ja oikoradan yhteisellä osuudella Kerava-Pasila. Se luo myös maakunnista nopeamman vaihdottoman yhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle, edistää sujuvia matkaketjuja ja parantaa siten maakuntien saavutettavuutta. Lentoradan suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa myös Helsinki-Pasila-rataosuuden riittävä liikenteellinen toimivuus.

Pääväyläverkon ja TEN-T-ydinverkon tärkeimmät rataosuudet tulee saada kaksi-neliraiteisiksi priorisoiden kehittämistoimenpiteet ensin rataverkon keskeisimpiin liikenteellisiin pullonkaulakohtiin. Näin parannetaan samalla rataverkon luotettavuutta ja häiriösietokykyä, tehostetaan ratojen käyttöä sekä mahdollistetaan liikenteen toimivat kilpailuolosuhteet ja tarvittava lisääminen kysyntäaikoina.

Olemme kuitenkin huolissamme uusien väyläinvestointien tason riittävydestä. Vuosien 2024–2027 Julkisen talouden suunnitelman mukaan uusien väylähankkeiden rahoitustasoa aiotaan leikata kehyskaudella siten, että vähennys on 100 milj. euroa v. 2024, 170 milj. euroa v. 2025, 200 milj. euroa v. 2026 ja 250 milj. euroa v. 2027. On siis välttämätöntä kestävän

16.10.2023

Julkinen

liikenneinfran kannalta, että hallitusohjelman investointiohjelma toteutetaan. Tämän lisäksi erityisesti vuosien 2025–2027 perusradanpidon riittävä määrärahataso tulee vielä tarkistaa, sillä lähivuosina on edessä selvä rataverkon elinkaarikorjausten tarvekasauma.

Tulevina vuosina raideliikennehankkeissa tulisi olla vahva fokus nopeavaikutteisissa toimenpiteissä olemassa olevan rataverkon palvelutason lisäämiseksi ja kunnossa pitämiseksi. Hankkeet tulee priorisoida asiakashyötyjen perusteella niin matkustajien kuin elinkeinoelämänkin näkökulmasta. Ratakapasiteetin lisääminen on tärkeä tekijä, kun halutaan kasvattaa Suomen raideliikennemarkkinaa ja houkutella uusia toimijoita. Riittävä ratakapasiteetti on kriittisen tärkeää myös Suomen huoltovarmuuden turvaamiseksi.

Korjausvelan taittamiseen tarvitaan oma pitkän aikavälin ohjelma

VR pitää tärkeänä, että perusväylänpidon taso pidetään vakaana ja riittävällä tasolla rataverkon toimintavarmuuden lisäämiseksi. VR ehdottaa myös, että korjausvelan tasapainottamiseksi laadittaisiin kiireellisesti yli hallituskausien ulottuva tasapainotusohjelma, jolla korjausvelka kurottaisiin umpeen suunnitelmallisesti ja hallitusti.

Raideliikenteen suurimpina haasteina ovat noin 1,5 miljardiin euroon kasvanut rataverkon korjausvelka, sekä lähes 90 prosenttisesti 1-raiteinen rataverkko, joka on liikenteellisesti hyvin häiriöherkkä ja muodostaa pullonkauloja raideliikenteen kasvulle. Rataverkon huonosta tilanteesta kärsivät niin matkustajat kuin tavarakuljetuksia tarvitsevat yritykset. Tällä hetkellä yli puolet junien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon kunnosta tai häiriöistä. Lisäksi ylimääräiset radan huonosta kunnosta johtuvat nopeusrajoitukset hidastavat matka-aikoja ja lisäävät huomattavasti junaliikenteen energiakulutusta.

Liikenne- ja viestintäministeriö on korostanut, että hallitus priorisoi nyt korjausvelan kasvun taittamista. Korjausvelan purkamiseen osoitettua 250 miljoonan euron määrärahaa ei ilmeisesti kuitenkaan tulla kohdistamaan miltään osin rataverkon korjaustoimiin.

Hintojen nousu on nostanut korjauskustannuksia eli samalla rahalla saadaan valmiiksi vähemmän korjattuja raidekilometrejä. Väylävirasto on arvioinut, että teiden ja ratojen riittävä kunnossapitotaso varmistaminen edellyttää noin 1,6 miljardin euron vuosittaista määrärahaa perusväylänpitoon.

Ratainfran heikko kunto ja korjausvelka tulivat hyvin ilmi myös Elinkeinoelämän Keskusliiton, Infra ry:n, Kemianteollisuus ry:n, Metsäteollisuus ry:n ja Suomen Yrittäjien teettämässä tuoreessa Väyläraportissa. Väyläraportin mukaan rataverkon kasvava korjausvelka uhkaa siirtää suuremman osan verkosta heikompaan tilaan ja korjaus maksaa myöhemmin moninkertaisesti. Ratakapasiteetin puute voi myös vaikeuttaa vihreää siirtymää tukevien uusien teollisten investointien

16.10.2023

Julkinen

toteuttamista Suomeen.

VR pitää vuoden 2024 budjettiesityksen infrahankkeita kannatettavina ja niitä tulee kiirehtiä

Ratahankkeisiin hallitus esittää ensi vuoden budjetissa määrärahoja pääradan kehittämiseen ja kapasiteetin lisäämiseen lisävaltuutena 110 miljoonaa euroa, Tampereen henkilöratapiha-hankkeeseen 163 miljoonaa euroa, Tornio–Kolari-ratavälin sähköistyksen suunnitteluun 7,5 miljoonaa euroa, Suupohjan radan suunnitteluun 5 miljoonaa euroa ja Savonradan suunnitteluun 3 miljoonaa euroa. Hallitusohjelmassa esitetty Rantaradan parantaminen tulisi saada ainakin osittain toteutumaan jo vuonna 2024, jotta radan tarvittavat isot korjaustyöt saadaan tehtyä tehokkaasti ja yhteensovitetusti Espoon kaupunkiratahankkeen erittäin mittavien junaliikennekatkojen aikana.

Talousarvioesityksen perusväylänpitohankkeena on esitetty myös Jyväskylä–Pieksämäki-radan peruskorjaukseen 124 miljoonaa euroa.

Lisäksi hallitus kiirehtii Liminka–Oulu-kaksoisraiteen, Luumäki–Imatra 2. vaiheen ja Rantaradan kehittämisen (Kauklahti–Karjaa-välillä) suunnittelua.

VR pitää esityksiä hyvinä ja kannatettavina. VR on päivittänyt kärkihankelistauksena tärkeimmistä infratarpeista, jotka perustuvat siihen, miten voitaisiin parhaiten palvella matkustajaliikenteen ja logistiikan asiakkaita. Kärkilista on varsin yhteneväinen budjettiesityksen ehdotusten kanssa. Näillä ratahankkeilla voidaan parantaa matkustajajunaliikenteen sujuvuutta ja täsmällisyyttä, nopeuttaa matka-aikoja, tehostaa logistiikan asiakkaiden kuljetuksia ja edistää puhdasta siirtymää lisäämällä sähköistyksiä, jotka vähentävät suoraan VR:n ja logistiikka-asiakkaiden päästöjä.

Matkustajaliikennettä edistäviä kärkihankkeita:

- Pääreittien nopeutuspaketti (Karjalanrata, Savonrata, Tampere-Jyväskylä, Seinäjoki-Vaasa, Seinäjoki-Oulu)
- Tilapäisten nopeutusrajoitusten poisto-ohjelma
- Tornio-Kolari -rataosan sähköistys
- Helsinki-Tampere -ratayhteyden kehittäminen kokonaisuutena
 - Helsinki-Tampere -rataosuuden perusparannus ja tasonnosto
 - Helsinki-Pasila välityskyvyn parantaminen
 - Lentorata
- Tampere-Jyväskylä -ratayhteyden nopeuttaminen (Lahdenperä-Jämsä rataoikaisu ja kaksoisraide)

Lisäksi tärkeimpiin ratahankkeisiin kuuluvat Ylivieska-Oulu -kaksoisraiteen rakentaminen, Helsinki-Turku nopea ratayhteys, asemaparannuspaketti (mm. Tampere, Kokkola, Oulu ja Turku), seisakeparannuspaketti ja Lielähti-Siuro -kaksoisraiteen rakentaminen Tampereella.

16.10.2023

Julkinen

Rautatielogistiikkaa edistäviä kärkihankkeita:

- Pääradan kapasiteetin nostaminen
- Luumäki-Imatra (LUIMA) 2.vaihe eli kaksoisraiteen rakentaminen Luumäki-Joutseno välillä
- Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa
- Tampereen ohituksen välityskyky
- Metsäteollisuudelle hyödylliset sähköistykset Itä-Suomessa ja Kainuussa
- Kolarin radan kehittäminen (Tornio-Kolarin sähköistys ja Niemenpään kohtausraide)
- Raakapuun kuormauspaikat mm Turussa, Riihimäellä ja Iisalmessa
- Jämsä-Jyväskylä kapasiteetin nosto

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

Päärata on huoltovarmuuden kannalta keskeinen väylä ja jatkossa korostuu yhteys Tornion kautta Ruotsiin. Liikenneyhteyksien toimivuudelle oman ulottuvuutensa tuo myös Suomen Nato-jäsenyys. VR pitää hyvänä hallitusohjelman tavoitetta parantaa pohjoisen logistiikkayhteyksiä yhdessä Ruotsin ja Norjan kanssa hyödyntämällä EU:n ja Naton investointimahdollisuuksia. VR katsoo, että huoltovarmuus edellyttää myös hyviä kuljetusyhteyksiä satamiin sekä panostuksia kotimaan raakapuukuljetuksiin Venäjän puuntuonnin päätyttyä.

Junien verkkoyhteyksien parantaminen onnistuu vain yhteistyössä

VR pitää tärkeänä, että edellisellä hallituskaudella valtion varaama 4,7 miljoonan euron määräraha radanvarsien yhteyksien kehittämiseen käytettäisiin mahdollisimman pian toimenpiteisiin, joilla parannettaisiin radanvarsialueiden mobiiliverkkoinfraa.

Junien verkkoyhteyden parantaminen on muodostunut entistä tärkeämmäksi kysymykseksi työmatkaliikenteen ja junamatkustajien netin käytön lisääntyessä.

VR:n vastuulla on wlan-verkko junissa ja VR on parhaillaan uudistamassa junawifin nopeuden jopa viisinkertaiseksi uusimalla laitteistoja. Uusi nopeampi verkko on käytössä kaikissa junissa ensi vuoden kesään mennessä. VR on investoinut hankkeeseen noin viisi miljoonaa euroa.

Junakuuluvuuden ongelmaa ei voi kuitenkaan ratkaista yksin VR:n toimenpiteillä, sillä ylivoimaisesti merkittävin junakuuluvuuteen vaikuttava tekijä on se, miten radanvarsille on sijoitettu teleoperaattorien linkkimastoja tukiasemineen ja siirtoyhteyksineen. Tällä hetkellä teleoperaattorien tarjoama tiedonsiirtokapasiteetti ratojen varrella ei ole valitettavasti riittävä toimivien verkkoyhteyksien ja hyvän kuuluvuuden saamiseksi juniin.

16.10.2023

Julkinen

Tällä hetkellä teleoperaattoreiden puhelinliittymät (puhelut, mobiilidata ja sms) vaativat juniin myös toistinjärjestelmän kuuluvuuden parantamiseksi. Toistimet ovat teleoperaattorin omistuksessa. Parhailaan VR tekee yhdessä teleoperaattorien kanssa testejä, joilla halutaan selvittää, voitaisiin signaalin läpäisevyyttä junaan ja junasta ulos parantaa uudella ns. RF-tekniikalla. VR on valmis investoimaan RF-ikkunoihin, jos ne osoittautuvat paremmaksi vaihtoehdoksi.

VR toivoo, että rakentavaa yhteistyötä ja aktiivista vuoropuhelua jatketaan teleoperaattorien ja valtion kanssa, jotta netin käyttö junissa voisi helpottua.

VR edistää omalta osaltaan tavoitetta kilpailun lisäämiseksi

VR katsoo, että nopeimmin kilpailun lisääminen on toteutettavissa alueellista ostoliikennettä lisäämällä ja kilpailuttamalla.

VR:n visio 2030-luvun Suomen raideliikenteestä on asiakaslähtöinen ja kestävä raideliikennemarkkina, johon on syntynyt lisää kilpailua ja uusia palveluja niin markkinaehtoiseen liikenteeseen, ostoliikenteeseen kuin tavaraliikenteeseen. VR katsoo, että tavoitteena Suomessa tulisi olla raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin (6,2 % vuonna 2019) ja tavaraliikenteessä 30 prosenttiin (22 % vuonna 2022).

VR on sitoutunut edistämään hallitusohjelman tavoitetta kilpailun lisäämiseksi ja haluaa olla mukana kasvattamassa asiakaslähtöistä, kestävää ja kilpailuun perustuvaa raidemarkkinaa vapaan kilpailun sekä alueellisten ostoliikennekilpailutusten yhdistelmänä.

VR katsoo, että malli, jossa kunnat ja kuntayhtymät saisivat jatkossa itse ostaa tarvitsemansa liikenteen työssäkäyntialueen matkustajille, olisi tehokas Suomen ostoliikenteen kasvattamiseksi. Suomessakin useat kaupungit ovat ilmaisseet mielenkiintonsa lähiliikenteen aloittamiseksi, ja jo toimivana menestystarinana voidaan mainita Tampereen, Nokian, Lempäälän ja Akaan rahoittama M-lähijunaliikenteen lisäliikenne, joka on kasvanut yli kaksinkertaiseksi liikenteen aloittamisesta.

Ostoliikenne täydentää markkinaehtoista kaukoliikennettä, jossa sovelletaan EU:n Open Access -kilpailumallia. Kaukoliikenteen ja tavaraliikenteen tulee antaa kehittyä markkinaehtoisesti ilman julkista tukea. VR:n monopoli matkustajaliikenteessä päättyi lyhyellä ennakkoilmoitusajalla 1.1.2021, josta lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa pääsy rataverkolle.

Hallitusohjelman tavoitetta kilpailun lisäämisestä on kuitenkin hyvin vaikeaa toteuttaa, jos ratakapasiteettia ei saada kasvatettua nykyisestä tasostaan. Erityisesti Helsinki–Tampere-rataosuuden kapasiteettia on nostettava, jotta henkilöliikenne voisi kasvaa ja kilpailua syntyisi.

16.10.2023

Julkinen

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin ostoliikenteeseen

Hallitusohjelman mukaan tavoitteena on perustaa ostoliikenteen julkinen kalustoyhtiö julkisesti rahoitetulle junaliikenteelle. VR kannattaa tavoitetta. Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen.

VR on investoinut viimeisen 10 vuoden aikana lähes miljardi euroa kaluston uusinvestointeihin ja modernisointiin. Vuoteen 2027 mennessä VR on investoimassa noin miljardi euroa Suomen raideliikennekalustoon. Merkittävillä kalustoinvestoinneilla (mm. uudet makuuvaunut, autovaunut, lähijunat) turvataan Suomen rautatieliikenteen jatkuvuus tuleville vuosikymmenille.

Sen sijaan yhteiskunnan edun mukaista ei ole käyttää veroeuroja liikenteeseen tai kalustoon, joka järjestyy jo nyt markkinaehtoisesti. Tämä ajatus sisältyy sekä hallitusohjelmaan että KKV:n suosituksiin henkilöjunaliikenteen järjestämisestä. Markkinaehtoisessa liikenteessä voisi jo nyt toimia yksityinen, markkinaehtoinen kalustoyhtiö

Kalustoyhtiön perustaminen kaikelle nykyliikenteen kalustolle vaatisi kalustoyhtiöltä vuosittain noin 150 miljoonan euron kalustoinvestoinnit. Lisäksi tulisi varautua 100 miljoonan euron vuosittaisiin kunnossapidon kustannuksiin. Kalustosynergian poistuminen ja kaluston jakautumisen usealle toimijalle aiheuttaisi kertaluonteisesti vähintään 300-700 miljoonan euron lisäkalustoinvestoinnin. Tällä hetkellä veronmaksajilla ei ole riskiä markkinaehtoisen liikenteen junakalustosta, sillä sitä ei hankita tai ylläpidetä verovaroilla.

Ratamaksujen korotukset nostavat asiakashintoja

Väylävirasto on ilmoittanut merkittävistä ratamaksun perusmaksun yksikköhintojen korotuksista vuodesta 2024 alkaen. Ratamaksun perusmaksua nostetaan noin 35 %. Korotukset tulevat vaikuttamaan asiakashintoihin sekä tavara- että matkustajaliikenteessä. Junaliikenteeseen kohdistuva kustannusten nousu heikentää teollisuuden ja elinkeinoelämän kilpailukykyä sekä kansalaisten mahdollisuuksia käyttää ilmastoneutraalia kulkumuotoa.

Rautatieliikenteen harjoittajat maksavat vuosittain valtion rataverkon käytöstä ratamaksuja, joita peritään sen mukaan, montako kilometriä junaliikennettä on ajettu matkustaja- ja tavaraliikenteessä. Maksuista säädellään EU-tasolla.

Väyläviraston ilmoittamien tietojen perusteella VR:n maksamat ratamaksut olisivat vuonna 2024 arviolta 5 miljoonaa euroa korkeammat vuoteen 2023 verrattuna. Yksikköhintojen noususta yksi kolmannes sisällytetään vuoden 2024 perusmaksuun ja loppuosa korotuksesta huomioidaan tulevina vuosina. Mikäli Väyläviraston esittämät perusmaksun korotukset toteutetaan

16.10.2023

Julkinen

täysimääräisinä, lisäkustannus VR:lle ratamaksun perusmaksun noususta olisi kaikkiaan 16 miljoonaa euroa vuoteen 2023 verrattuna.

Lisäksi hallitus on esittänyt raideliikennelakiin ja lakiin liikenteen palveluista muutoksia, joiden myötä ratamaksun perusmaksun investointiperusteista maksua voidaan korottaa enimmillään viisinkertaiseksi. Korotettua maksua olisi mahdollista periä uudelta rataverkolta sekä rataverkolta, jota on uudistettu tai parannettu merkittäville investoinneilla.

Kilpailun laajentuessa veturinkuljettajakoulutus OPM:n alaisuuteen

Kilpailun laajentuessa rautatiealan koulutuksen järjestäminen nykyisellä mallilla ei ole neutraalia, eikä turvaa riittäviä koulutusmääriä tasapuolisten kilpailuedellytysten luomiseksi. VR esittääkin veturinkuljettajakoulutusta OPM:n alaisuuteen.

Budjetissa esitetään 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.

Vuonna 2019 VR, Kouvolan kaupunki sekä sen omistama Kouvolan Rautatie- ja Aikuiskoulutus Oy esittivät yhdessä rautatieliikenteen liikkuvan kaluston kuljettajien ammatillisen peruskoulutuksen siirtoa Opetus- ja kulttuuriministeriön hallinnonalaan kuuluvaksi.

Kilpailun avautuessa ja tulevaisuudessa toimivien kannalta olisi erittäin tärkeää, että koko raideliikenteen ammatillinen koulutus rinnastettaisiin muuhun ammatilliseen koulutukseen ja toteutettaisiin Opetus- ja kulttuuriministeriön ohjauksella ja rahoituksella.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Liitteet

VR Groupin näkemyksiä raideliikenteen kärkihankkeista