

6.11.2023

Julkinen

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto

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

VR-Yhtymän lausunto julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoista ja kehittämisestä vuoden 2024 talousarvioesityksessä ja keskipitkällä aikavälillä

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä henkilöliikenteen palvelujen ostoista ja kehittämisestä vuoden 2024 talousarvioesityksessä ja keskipitkällä aikavälillä. Toteamme seuraavaa:

Uudelle ostoliikenteelle on kasvavaa kysyntää – ostoliikenteen lisääminen ja julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö edistää nopeimmin kilpailua raidemarkkinassa

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. Tavoitteena Suomessa tulisi olla raideliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen matkustajaliikenteessä 10 prosenttiin (6,2 % vuonna 2019) ja tavaraliikenteessä 30 prosenttiin (22 % vuonna 2022).

VR suhtautuu erittäin myönteisesti siihen, että hallitus haluaa liikennepolitiikassaan luoda pitkän aikavälin näkymän kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien sekä kilpailun lisäämiseksi.

Raidemarkkinan kasvua ja samalla hallitusohjelmaan kirjattua tavoitetta henkilöjunaliikenteen kilpailun lisäämisestä voidaan edistää kasvattamalla julkisesti rahoitettua junaliikennettä, jossa on selkeää kasvupotentiaalia, sekä lisäämällä ratakapasiteettia eli lisäraiteita niille ruuhkaisille osuuksille, joille markkinaehtoisessa liikenteessä halutaan syntyvän usean eri operaattorin voimin nykyistä enemmän junavuoroja myös ruuhkaisimpiin aikoihin. Nykyisin vain 10 % henkilöjunaliikenteestä HSL-alueen ulkopuolella Suomessa rahoitetaan julkisella tuella. Liikenne- ja viestintäministeriön tilaaman ostoliikenteen määräraha on varsin pieni Ruotsiin ja muihin EU-maihin nähden.

Ympäristöystävällisen raideliikenteen ostoliikennettä tulisi myös kasvattaa liikenteen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi. Fossiilittomalla sähköllä kulkevan rautatieliikenteen lisääminen on avainasemassa Suomen hiilineutraaliustavoitteen saavuttamisessa. Suomessa on sekä 2024 että 2025 avautumassa uusia sähköistettyjä rataosuuksia alueille, joilla nykyisinkin on vain ostoliikennettä, jonka vuoksi olisi erittäin perusteltua, että

6.11.2023

Julkinen

valtio hankkisi uutta ostoliikennettä näille osuuksille. Hanko–Helsinki-välille uusia sähköjunavuoroja voisi hankkia jo vuodelle 2024 ja Haaparannan-liikennettä yhdistämään Suomen henkilöjunaverkosto Ruotsin junaliikenteeseen vuonna 2025.

Ostoliikenteen kasvattaminen täydentää hyvin markkinaehtoista kaukojunaliikennettä, jossa sovelletaan EU:n Open Access -kilpailumallia. Samalla ostoliikenteen kilpailutukset madaltavat uusien toimijoiden kynnystä tulla Suomen markkinalle. VR:n monopoli matkustajaliikenteessä päättyi 1.1.2021 ja siitä lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa pääsy rataverkolle. Hallitusohjelmaan mukaan julkista tukea ei osoiteta markkinaehtoisesti toimiville reiteille. Kaukojunaliikenne on Suomessa 83 prosenttisesti lipputulorahoitteista.

Kaupungeille ja kuntayhtymille ostoliikenteen tilausoikeus

Hallitusohjelmassa esitetään, että henkilöjunaliikenteen kilpailua lisätään mahdollistamalla kunnille, kuntayhtymille ja alueille ostoliikenteen järjestäminen. VR on sitoutunut omilla toimenpiteillään edistämään kilpailun lisäämistä, ja katsomme, että alueellisen ostoliikenteen lisääminen ja kilpailuttaminen on nimenomaan nopein keino luoda kilpailua raideliikenteeseen.

VR:n arvion mukaan malli, jossa kunnat ja kuntayhtymät saisivat jatkossa itse ostaa ja kilpailuttaa tarvitsemansa liikenteen työssäkäyntialueen matkustajille, olisi tehokas Suomen ostoliikenteen kasvattamiseksi. Toimivana menestystarinana voidaan mainita Tampereen, Nokian, Lempäälän ja Akaan rahoittama M-lähijunaliikenteen lisäliikenne, joka on kasvanut yli kaksinkertaiseksi liikenteen aloittamisesta ja ollut menestys myös matkustajamäärissä mitattuna.

Joukkoliikennettä niin raiteilla kuin maanteilla tulee kehittää kokonaisuutena yhteistyössä kuntien, hyvinvointialueiden ja eri toimijoiden kanssa. Ennusteet käyttäjämääristä ohjaavat päätöksentekoa sen suhteen, onko kestävä joukkoliikenne järkevää toteuttaa lähijunaliikenteenä vai esimerkiksi sähköbussiliikenteenä. Suurin potentiaali lähijunaliikenteen käynnistämiseen on isoilla kaupunkiseuduilla.

Liikennepolitiikan tavoitteita on kuitenkin hyvin vaikeaa toteuttaa, jos rataverkon toimintavarmuutta ei saada pikaisesti parannettua ja ratakapasiteettia kasvatettua nykyisestä tasostaan. Noin 1,5 miljardiin euroon kasvanut rataverkon korjausvelka sekä lähes 90 prosenttisesti yksiraiteinen rataverkko muodostavat liikenteellisiä pullonkauloja ja siten rajoittavat ostoliikenteen kasvumahdollisuuksia.

Henkilöjunaliikenteen palvelujen ostot vuoden 2024 budjetissa

Vuoden 2024 valtion talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa julkisen henkilöjunaliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen on varattu 34,8 miljoonan euron määräraha.

6.11.2023

Julkinen

Liikenne- ja viestintäministeriö on tehnyt VR-Yhtymä Oyj:n kanssa ostoliikennesopimuksen junaliikenteen hankinnasta vuoteen 2030 asti, jolloin liikenne kilpailutetaan. VR omistaa tällä hetkellä tässä liikenteessä käytettävän junakaluston.

Ostoliikennesopimuksella valtio haluaa ylläpitää henkilöjunaliikenteen palveluja siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Ostoilla mahdollistetaan korkeampi palvelutaso kuin mihin pelkät suorat lipputulot antaisivat mahdollisuuden. Tasarahoitus kuitenkin tarkoittaa yhdeksän vuoden aikana kutistuvaa rahoitusta fossiilittomalle liikenteelle.

Lähijunaliikenne on kaikkialla Euroopassa poikkeuksetta pelkillä lipputulolla kannattamatonta liikennettä. Lähijunaliikennettä on kuitenkin pitkällä tähtäimellä taloudellisesti järkevää kehittää ja tukea, sillä kaupungit ja kunnat hyötyvät muun muassa maan arvon ja taloudellisen toimeliaisuuden lisääntymisestä, paremmasta saavutettavuudesta ja pienemmistä hiilidioksidipäästöistä.

Lähtökohtaisesti kaukoliikenne on Suomessa markkinaehtoista (83%). Vuonna 2022 LVM:n ostoliikenteeseen sisältyi kaukoliikenteessä yöjunia, kiskobussiliikennettä ja yksittäisiä IC/Pendolino-reittejä. LVM:n tuki oli 21,4 miljoonaa euroa. Matkoja julkisesti tuetussa kaukoliikenteessä tehtiin yhteensä 2,5 miljoonaa. Tuetun liikenteen osuus koko kaukoliikenteen matkamäärästä oli noin 17 %.

Julkisesti tuettu lähi- tai taajamajunaliikenne sai vuonna 2022 LVM:n tukea 10 miljoonaa euroa. Lisäksi Tampereen kuntaseudun lisärahoitus on vuositasolla 1 miljoonaa euroa ja HSL:n tuki lippujen yhteiskäytösopimuksen nojalla 13 miljoonaa euroa. Julkisesti tuetussa lähiliikenteessä tehtiin yhteensä 6,3 miljoonaa matkaa. Lisäksi HSL-alueen lähiliikennettä HSL hankki kilpailuttamansa lähijunaliikenteen sopimuksen nojalla 28 miljoonalla eurolla. HSL-liikenteessä tehtiin 56 miljoonaa junamatkaa.

LVM:n ostojunaliikenteen junatarjonta jakautuu 2024 seuraaville reiteille:

Etelä-Suomen lähi- tai taajamajunaliikenne

- Helsinki–Riihimäki–Tampere–Nokia
- Helsinki–Hämeenlinna
- Nokia–Tampere–Toijala
- Riihimäki–Lahti
- Lahti–Kouvola–Kotkan satama
- Helsinki–Lahti–Kouvola
- Karjaa–Hanko

Kiskobussiliikenne:

- Tampere–Keuruu–Jyväskylä
- Jyväskylä–Ähtäri–Seinäjoki

6.11.2023

Julkinen

- Iisalmi–Ylivieska
- Parikkala–Savonlinna
- Joensuu–Nurmes
- Pieksämäki–Joensuu

Yöjunaliikenne:

- Helsinki–Tampere–Oulu–Kolari
- Helsinki/Turku–Tampere–Oulu–Rovaniemi–Kemijärvi

IC- ja Pendolino-vuorot:

- Tampere–Pori
- Kuopio–Kajaani–Oulu–Rovaniemi

Lisäliikenteelle on kasvavaa kysyntää ja tarve jo vuonna 2024

Junamatkustaminen on hyvässä kasvussa ja kaukoliikenteen matkamäärä kasvoi tammi-syyskuussa 2023 liki 19 %. Suosio näkyy myös siinä, että useilla alueilla on lisääntyvää kiinnostusta käynnistää uutta lähi- tai taajamajunaliikennettä tai saada lisävuoroja reiteille.

Kuntien on jo mahdollista hankkia lisävuoroja alueelleen, vaikka toimivaltaisena viranomaisena toimii LVM. Tampereen kaupunkiseudulla kattava lähijunalisätarjonta neljän kunnan (Nokia, Tampere, Lempäälä, Akaa) rahoittamana käynnistyi 15.8.2022, kun Tampereen kaupunkiseudun joukkoliikennelautakunta oli marraskuussa 2021 hyväksynyt VR:n tarjouksen lisävuoroista ja lisärahoitus sopimus LVM:n, VR:n ja kuntien kesken solmittiin.

Tällä hetkellä mahdollinen lisäliikenne ei sisälly liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n perustason ostoliikenteen sopimukseen, vaan sille tulisi osoittaa erillinen lisärahoitus. Toistaiseksi toimivaltainen viranomainen junaliikenteen ostamiseen on liikenne- ja viestintäministeriö, joten lisäjunavuorot hankittaisiin nykyisen ostoliikennesopimuksen lisärahoituksena. EU-sääntelyn mukaisesti julkisesti tuettu liikenne pitää jatkossa aina kilpailuttaa.

Vuoden 2024 osalta merkittävä puute rahoituksessa on se, ettei Hanko–Karjaa-rataosan sähköistystä päästä täysimääräisesti hyödyntämään valtion hankkimassa ostoliikenteessä: LVM:n rahoitus mahdollistaa ainoastaan aiemman laajuisen vuorotarjonnan välille Hango–Karjaa, jolloin kohti Helsinkiä matkaava joutuu vaihtamaan Karjaalla junaa markkinaehtoiseen Turku–Karjaa–Helsinki-junaan, vaikka sähköistys mahdollistaisi vaihdottomat, suorat Hango–Helsinki-lähijunat. VR on teknisesti valmistautunut myös ratakapasiteettihauissaan ajamaan kaksi päivittäistä suoraa Hango–Helsinki- ja kaksi päivittäistä Helsinki–Hango-junaa, mutta osuudelle Karjaa–Helsinki ei nykyisessä talousarvioehdotuksessa ole valtion rahoitusta. Tarvittava rahoitus vuositasona olisi noin 0,5 M€. Ilman tätä

6.11.2023

Julkinen

lisärahoitusta osa Hangon-radon sähköistyksestä saatavista hyödyistä jää saavuttamatta, kun matkustajille ei tarjota vastaavaa vaihtotonta lähijunamahdollisuutta Rantaradan suunnasta kuin valtion rahoituksella jo taataan Pääradan (R-lähijunalinja Tampere–Riihimäki–Helsinki) ja Oikoradan (Z-lähijunalinja Lahti–Helsinki) suunnilta.

VR:n tunnistamat kehitysaihiot ostoliikenteen laajentamiselle

VR käy jatkuvaa ja aktiivista vuoropuhelua kaupunkien, kuntien ja maakuntien kanssa alueellisen junaliikenteen kehittämisestä ja junavuorolisäysoiveista. VR:llä on vahva tahtotila tukea joukkoliikenteen kehittämistä ja ajaa junaliikennettä kaikilla alueilla ja rataosuuksilla.

VR on esittänyt kohteita, joissa matkustajajunaliikenteen voisi aloittaa tai junatarjontaa lisätä nykyisestä. Alueilta saatavan palautteen ja tarpeiden perusteella VR käy keskusteluja tarkemmista liikenteen reunaehdoista. Osalle näistä skenaarioista on jo tehty alustavia arvioita ostomäärärahatarpeesta.

VR:n tunnistamat uudet lisäliikennemahdollisuudet on mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla, kuten yöjuna Kajaanista ja Kuopiosta tai Joensuusta Helsinkiin tarjoamaan yhteys aikaiselle aamulennolle Helsinki-Vantaalta eteenpäin tai klo 9 Helsingissä alkavaan kokoukseen. Tämä tapahtuisi kestävästi ja ympäristöystävällisesti arkipäivisin jo nykyisellä yöjunakalustolla, joka on täyskäytössä pääsääntöisesti vain viikonloppuisin. Näin sekä olemassa oleva rataverkko että vain ostoliikenteen käytössä oleva yöjunavaunukalusto saataisiin tehokkaampaan käyttöön.

Lisäksi esimerkiksi Varsinais-Suomessa VR on selvittänyt yhdessä Väyläviraston ja alueen kuntien kanssa, voisiko taajamajunaliikenteen avata uudelleen Turun ja Tampereen välillä. Kunnat ovat suhtautuneet myönteisesti hankkeeseen. Uudet lähijunaliikenteet tarvitsisivat kaikissa tapauksissa vähintään laiturin infran uusille pysähdyspaikoille ja useissa vaihtoehtoisissa myös lisäraiteita, jos tarkoituksena on hankkia tiheää liikennettä. Lisäksi tarvitaan panostuksia mm. radan turva- ja asetinlaitteisiin.

Väylävirasto on sähköistämässä rataosuuksien Keminmaan Laurilasta Tornion kautta rajajoen yli Ruotsin Haaparantaan, jonne suomalainen raideleveys jo ulottuu ja jonne ruotsalaista ostopöytäliikennettä jo ajetaan. Sähköistykseen valmistuessa nykytietojen mukaan vuodelle 2025, olisi erittäin perusteltua kansainvälisen saavutettavuuden ja myös huoltovarmuuden näkökulmasta, että Suomen valtio hankkisi sille sähköjunaliikennettä esimerkiksi reitille Oulu–Haaparanta yhdistämään Pohjois-Suomen suurimman kaupungin ja sitä kautta koko Suomen junaliikenteen Ruotsin junaverkostoon. Radan sähköistämisestä ei ole matkustajajunaliikenteelle hyötyä, ellei sille hankita myös liikennettä.

Alueiden saavutettavuuden, työssäkäyntialueen, liikematkustuksen ja matkailun kannalta olisi erittäin järkevää tarjota sekä Suomen sisäisiä (esim.

6.11.2023

Julkinen

Tornio–Oulu) että kansainvälisiä matkoja (esim. Oulu–Haaparanta–Luulaja-vaihtoyhteyksiä) ajatellen junayhteyksiä tätä ainoaa Suomesta toiseen EU-maahan ulottuvaa ratayhteyttä hyödyntäen. Matkustajamäärien ei ennusteta olevan vielä sillä tasolla, että markkinaehtoinen liikenne olisi mahdollista. VR on jo usean vuoden ajan keskustellut ruotsalaisen Norrtågin kanssa aikataulujen yhteensovittamiseksi ja konkreettisia suunnitelmia tehdään vuodelle 2025, jolloin liikennöinti olisi mahdollista – mutta mikäli rahoitusta on vain Ruotsin puolella, ei EU-maiden välinen junayhteys toteudu suunnitellusti.

Ostoliikenteen uusia mahdollisia reittejä:

- Turku–Raisio
- Turku–Raisio–Naantali
- Turku–Raisio–Uusikaupunki
- Turku–Loimaa–Toijala–Tampere-taajamajunat
- Turku–Piikkiö–Salo-lähijunat
- Haaparanta–Tornio–Oulu
- Oulun-alueen lähiliikenne
- Äänekoski–Jyväskylä
- Vammala–Tampere-lähijunat
- Tampere–Vilppula/Mänttä
- Rauma–Kokemäki (syöttöliikenne Porin-junille)
- Kurikka–Seinäjoki

Ostoliikenteen uusia mahdollisia vuorolisäyksiä nykyisille reiteille:

- Mikkeli–Helsinki aikainen aamujuna
- Oulu–Rovaniemi
- Ilta-/yöyhteydet Helsingistä ja Helsinki–Vantaan lentoaseman iltalennoilta ja aamulennoille: Helsinki–Turku/Lappeenranta
- Yöjunayhteys ja samalla yhteys saapuvilta iltalennoilta Helsinki–Vantaan lentoasemalta maakuntiin ja päinvastoin maakunnista aikaisille aamulennoille: Helsinki–Jyväskylä–Kuopio–Kajaani–Rovaniemi
- Etelä-Suomen ja Pirkanmaan lähijunaliikenne:
 - o Helsinki–Riihimäki, (Helsinki–) Karjaa–Hanko, Riihimäki–Lahti–Kouvola, Riihimäki–Hanko, Tampere–Nokia, Tampere–Toijala (M-junien tarjonnan laajentaminen viikonlopuille)

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin ostoliikenteeseen

Hallitusohjelman mukaan tavoitteena on perustaa ostoliikenteen julkinen kalustoyhtiö julkisesti rahoitetulle junaliikenteelle. VR kannattaa tätä tavoitetta ja edistää aktiivisesti omilla toimillaan ostoliikenteen julkisen kalustoyhtiön perustamista. Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen.

Julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamista tulee kiirehtiä, jotta junakalusto on valmiina käytettäväksi tulevilla kilpailutuksissa.

6.11.2023

Julkinen

Yhteiskunnan varoja ei kuitenkaan kannata käyttää liikenteeseen tai kalustoon, joka järjestyy jo nyt markkinaehtoisesti. Nyt näistä kalustoinvestoinneista vastaa VR. Viimeisen 10 vuoden aikana VR on investoinut lähes miljardi euroa kaluston uusinvestointeihin ja modernisointiin. Vuoteen 2027 mennessä VR on investoimassa noin miljardi euroa Suomen rautatieliikennekalustoon. Investoinnit jatkuvat myös tämän jälkeen. Merkittävillä kalustoinvestoinneilla (mm. uudet makuuvaunut, autovaunut, lähijunat) turvataan Suomen rautatieliikenteen jatkuvuus tuleville vuosikymmenille. Nämä investoinnit kohdistuvat ostoliikenteeseen ja tämä kalusto olisi siirtymässä ostoliikenteen kalustoyhtiöön.

Sama ajatus sisältyy sekä hallitusohjelmaan että KKV:n suosituksiin henkilöjunaliikenteen järjestämisestä. Kaupallisesti kannattavassa markkinaehtoisessa kaukoliikenteessä kalustoa on kattavasti saatavilla markkinoilta, joko ostamalla tai leasingmallilla, jolloin julkista kalustoyhtiötä ei tarvita.

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

Myöskään raideleveys ei edellytä kalustoyhtiön perustamista koko junaliikenteeseen. Raideleveyden vaikutus kaluston kustannukseen ja hintaan on vähäinen. Muut tekijät kuten eräköko ja valmistajien markkinatilanne vaikuttavat loppuhintaan huomattavasti enemmän kuin raideleveys itsessään. Tavaraliikenteessä VR:n kilpailijat ovat onnistuneesti hankkineet pieniä sarjoja kalustoa Suomeen.

Junien verkkoyhteyksien parantamiseen tarvitaan yhteistyötä

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.

6.11.2023

Julkinen

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.

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

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

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Liitteet

Yhteenveto VR:n lausunnosta