

7.10.2024

Julkinen

Eduskunta
Valtiovarainvaliokunta
Liikennejaosto

Asia: HE 109/2024 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2025

VR-Yhtymän lausunto julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostoista ja kehittämisestä vuoden 2025 talousarvioesityksessä

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä henkilöjunaliikenteen palvelujen ostoista ja kehittämisestä vuoden 2025 talousarvioesityksessä. Toteamme seuraavaa:

Tiivistelmä:

- Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta tukee henkilöjunaliikenteen kilpailun edistämistä. Kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus. Ostoliikenteen kalustoyhtiö tukisi tosiasiallisen kilpailun syntyä paitsi kilpailutetussa ostoliikenteessä myös markkinaehtoisessa liikenteessä alentaen markkinalle tulon kynnystä.*
- VR kannattaa hallituksen hallitusohjelman tavoitteita ja toimenpide-ehdotuksia lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. VR on sitoutunut edistämään kilpailua ja haluaa olla mukana kasvattamassa kestäväää, asiakaslähtöistä ja kilpailuun perustuvaa raidemarkkinaa Open Accessin eli vapaan kilpailun sekä alueellisen ostoliikenteen kilpailutusten yhdistelmänä.*
- Valmisteilla olevassa liikennepalvelulain muutoksessa tulee helpottaa alueiden mahdollisuuksia alueellisen henkilöjunaliikenteen järjestämiseksi ja lisätä niiden toimivaltaa päätöksentekoprosessissa.*
- Henkilöjunaliikenteen käynnistyminen Suomen ja Ruotsin välillä Oulun ja Haaparannan sähköistetyllä rataosuudella edellyttää ostoliikenteen rahoitusta.*
- Junien verkkoyhteyksien parantaminen edellyttää aktiivista ja laajaa yhteistyötä valtion, viranomaisten, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja VR:n kesken.*

Julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö tukee kilpailun edistämistä

Talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 26.6.2024 julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta. Päätös perustamisesta on hallitusohjelman mukainen ja VR kannattaa tavoitetta.

7.10.2024

Julkinen

Valtio tulisi perustettavan ostoliikenteen kalustoyhtiön omistajaksi. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjauksen mukaan kalustoyhtiön perustamisen lähtökohta on nykyinen ostoliikennekokonaisuus. Yhtiöön koottaisiin siten VR:n alueellisessa sekä yö- ja lähiliikenteessä oleva ostoliikenteen kalusto siten, että valtion ei tarvitse käyttää budjettivaroja yhtiön pääomittamiseen. Ministerivaliokunta linjasi myös, että markkinaehtoiisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteenä. Tavaraliikennekalustoa ei myöskään siirretä kalustoyhtiöön. Tämä on järkevää, sillä yhteiskunnan varoja ei kannata käyttää liikenteeseen tai kalustoon, joka järjestyy jo nyt markkinaehtoisesti.

Ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen on tärkeää, koska EU-sääntely edellyttää Suomea kilpailuttamaan jatkossa kaikki julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen palvelut. Aikataulullisesti kaluston tulisi olla siirrettyä ja yhtiön olla toiminnassa viimeistään vuosina 2025–2026 eli ennen uusien kilpailutusten alkamista. Lisäksi useilla alueilla on tahtotilaa hankkia ostopuoliikennettä jo lähivuosien aikana.

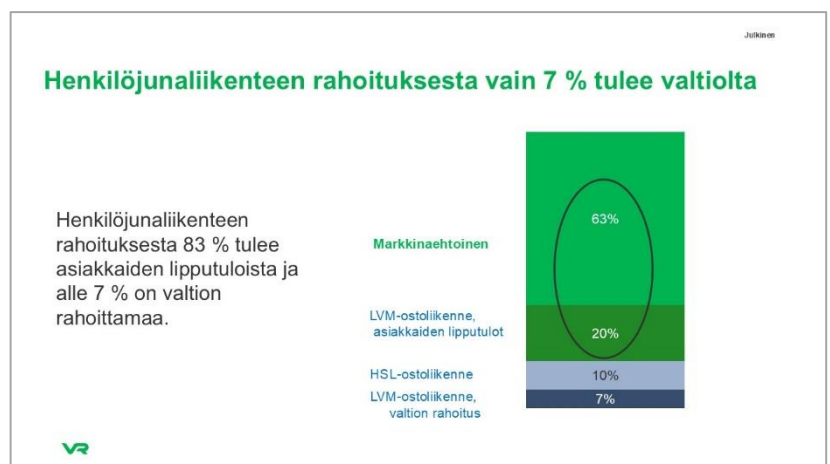
VR katsoo, että kaukoliikenteen ja tavaraliikenteen tulee antaa kehittyä markkinaehtoisesti ilman julkista tukea. VR:n yksinoikeus matkustajaliikenteessä päättyi 31.12.2020 ja siitä lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa pääsy rataverkolle.

VR katsoo, että julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. Ostoliikenteen kalustoyhtiö tulisi perustaa pikaisesti ja se tukisi tosiasiallisen kilpailun syntyä paitsi kilpailutetussa ostoliikenteessä myös markkinaehtoisessa liikenteessä alentaen markkinalle tulon kynnystä.

Henkilöjunaliikenteen palvelujen ostot vuoden 2025 budjetissa

Hallitusohjelman mukaan kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä. Kun junaoperaattorilla on mahdollisuus toimia laajalla liiketoimintamallilla, pienentää se yhtiön näkökulmasta markkinoille tuleminen kynnystä. Ostoliikenteen kasvattaminen täydentää siten hyvin markkinaehtoista kaukojunaliikennettä.

Vuoden 2025 valtion talousarvioesityksessä liikenne- ja viestintäministeriön pääluokassa julkisen henkilöjunaliikenteen palvelujen ostoihin ja kehittämiseen on varattu 34,87 miljoonan euron määräraha. Valtion rahoittaman ostopuoliikenteen osuus on vain alle 7 % koko henkilöjunaliikenteen markkinasta.



7.10.2024

Julkinen

Ostoliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista kaukoliikennettä, jossa sovelletaan EU:n Open Access -kilpailumallia. Ostoliikennesopimuksella valtio haluaa ylläpitää henkilöjunaliikenteen palveluja siltä osin kuin näitä palveluja ei pystytä järjestämään markkinaehtoisesti. Liikenne- ja viestintäministeriöllä on sopimus VR-Yhtymä Oyj:n kanssa ostoliikennesopimuksen junaliikenteen hankinnasta vuoteen 2030 asti, jolloin liikenne kilpailutetaan.

Lähijunaliikenne on kaikkialla Euroopassa poikkeuksetta pelkillä lipputuloilla 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. Valtio rahoittaa lähijunaliikennettä, jota operoidaan HSL-alueen ulkopuolella.

LVM:n ostoliikenteeseen sisältyy tällä hetkellä lähijunaliikenteen lisäksi kaukoliikenteessä yöjunia, kiskobussiliikennettä ja yksittäisiä IC/Pendolino-reittejä. Koko LVM:n tilaamassa ostoliikenteessä tehtiin vuonna 2023 yhteensä noin 10 miljoonaa matkaa – näistä kaukoliikenteen matkojen osuus oli 2,9 miljoonaa. Matkamäärissä tarkasteltuna tuetun liikenteen osuus koko kaukoliikenteen matkoista oli vain noin 16 %. Kaukoliikenne on siis vahvasti, 84%:sti markkinaehtoista liikennettä.

LVM:n ostopuoliikenteen junatarjonta jakautuu nykyisen sopimuksen mukaan vuonna 2025 seuraaville reiteille:

Lähi- tai taajamajunaliikenne

- Helsinki–Riihimäki–Hämeenlinna–Tampere–Nokia (R-, T- ja D-lähijunat)
- Nokia–Tampere–Toijala (M-lähijunat)
- Riihimäki–Lahti (G-lähijunat)
- Lahti–Kouvola–Kotkan satama (O-lähijunat)
- Helsinki–Lahti–Kouvola (Z-lähijunat)
- Hanko–Karjaa(–Helsinki) (H-lähijunat)
- Iisalmi–Ylivieska (taajamajunat)

Kiskobussiliikenne sähköttömällä rataosilla:

- Tampere–Keuruu–Jyväskylä
- Jyväskylä–Ähtäri–Seinäjoki
- Parikkala–Savonlinna
- Joensuu–Nurmes
- Pieksämäki–Joensuu

Yöjunaliikenne:

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

IC- ja Pendolino-vuorot:

- Tampere–Pori

7.10.2024

Julkinen

- Kuopio–Kajaani–Oulu–Rovaniemi–Kemijärvi

Henkilöjunaliikenne voisi käynnistyä Suomen ja Ruotsin välillä ensi vuonna – ostoliikenteen rahoitus puuttuu

Pitkään odotettu sähköistysshanke Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välisellä rataosuudella valmistuu vuoden 2024 lopulla. Se mahdollistaa sähköjunayhteyden avaamisen Suomen ja Ruotsin välillä ja sitä kautta muulle Eurooppaan.

VR:llä on valmius aloittaa Suomen ja Ruotsin välinen matkustajaliikenne vuoden 2025 alusta Oulun ja Haaparannan välillä. Kyseessä olisi historiallinen, ensimmäinen EU:n sisäinen kansainvälinen henkilöjunayhteys Suomen ja Ruotsin välillä.

VR on valmistellut ruotsalaisen Norrtåg:n kanssa jo vuoden 2025 aikataulu- ja vuororakenteen, joissa vaihtoyhteydet toimisivat Haaparannan asemalla sujuvasti. Ruotsissa ostoliikenteelle on jo rahoitus ja Haaparannan ja Luulajan välillä liikennöidään kolme vuoroa päivässä.

Kuten Ruotsissakin, myös Suomen puolelta Haaparantaan ulottuva henkilöjunaliikenne olisi ostoliikennettä, koska se ei olisi pelkästään lipputulolla kannattavaa. Tällä hetkellä ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus.

VR on esittänyt vuodelle 2025 kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 miljoonaa euroa vuodessa.

Junaliikenteen aloittamiseksi VR toivoo, että ostojunaliikenne Oulun ja Haaparannan välillä käynnistyisi pilottihankkeena ja että sille löytyisi riittävä rahoitus.

Ostoliikenteen laajentamiselle on kasvavaa kysyntää

Junamatkustaminen on hyvässä kasvussa ja kaukoliikenteessä tehtiin vuonna 2023 ennätysmäärä matkoja, yli 15 miljoonaa matkaa. Kasvu on jatkunut myös vuonna 2024. Vuoden 2024 tammi-syyskuussa on tehty yhteensä 11,3 miljoonaa matkaa, mikä tarkoittaa noin 1 % kasvua edellisvuoden vastaavaan jaksoon verrattuna

Useilla alueilla on lisääntyvää kiinnostusta käynnistää myös uutta lähi- tai taajamajunaliikennettä tai saada lisävuoroja nykyisille reiteille. Lisäliikenne ei kuitenkaan sisälly liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n perustason ostoliikenteen sopimukseen, vaan sille tulisi osoittaa erillinen lisärahoitus valtiolta tai kunnilta. Nykyisessä vuoteen 2030 asti ulottuvassa sopimuksessa on sovittu tasarahoituksesta, mikä tarkoittaa kutistuvaa rahoitusta fossiilittomalle liikenteelle.

VR käy jatkuvaa ja aktiivista vuoropuhelua kaupunkien, kuntien ja maakuntien kanssa alueellisen junaliikenteen kehittämisestä ja junavuorolisäysoiveista. Kuntien on jo mahdollista hankkia lisävuoroja alueelleen, vaikka toimivaltaisena viranomaisena toimii liikenne- ja viestintäministeriö. Esimerkiksi Tampereen kaupunkiseudulla on ylläpidetty kattavaa lähijunalisätarjontaa neljän kunnan (Nokia, Tampere, Lempäälä, Akaa) rahoittamana vuodesta 2022 ja joulukuusta 2024 alkaen Itä-Lapin viisi kuntaa (Kemijärvi,

7.10.2024

Julkinen

Savukoski, Pelkosenniemi, Salla, Posio) rahoittavat 18 lisävuoroparia tarjoamaan parempaa vuorotarjontaa Kemijärvelle asti nykyisen Oulu–Rovaniemi-ostoliikennereitin jatkeena.

VR on esittänyt kaupungeille ja kunnille kohteita, joissa matkustajajunaliikenteen voisi aloittaa tai junatarjontaa lisätä nykyisestä.

VR:n tunnistamat uudet lisäliikennemahdollisuudet on mahdollista toteuttaa pääosin jo nykykalustolla ja -raiteilla, kuten yöjuna Kajaanista ja Kuopiosta tai Joensuusta Helsinkiin tarjoamaan yhteys aikaisille aamulennoille Helsinki-Vantaalta eteenpäin tai klo 8 tai 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.

Valtion ja Turun kaupunkiseudun uudessa MAL-sopimuksessa sovittiin, että valtio sitoutuu selvittämään mahdollisuutta hankkia VR:n IC-liikennettä välillä Turku–Raisio–Naantali. Selvitys tehdään seudun ja VR:n laatiman liikennesuunnitelman, kustannusarvion ja seudun alustavan maksusitoumuksen perusteella.

Uudet lähijunaliikenteet tarvitsisivat kaikissa tapauksissa vähintään laiturin infran uusille pysähdyspaikoille ja useissa vaihtoehtoissa myös lisäraiteita, jos tarkoituksena on hankkia tiheää liikennettä. Lisäksi tarvitaan panostuksia mm. radan turva- ja asetinlaitteisiin.

Ostoliikenteen uusia mahdollisia reittejä tai uutta tarjontaa nykyisille henkilöjunareiteille jo vuodelle 2025:

- Haaparanta–Tornio–Oulu
- Yöjunayhteys Helsinki–Jyväskylä–Kuopio–Kajaani(–Rovaniemi)
 - samalla yhteys saapuvilta iltalennoilta Helsinki-Vantaan lentoasemalta maakuntiin ja päinvastoin maakunnista aikaisille aamulennoille
- Mikkeli–Helsinki aikainen aamujuna
- Oulu–Rovaniemi-lisävuorot
- Ilta-/yöyhteydet Helsingistä ja Helsinki-Vantaan lentoaseman iltalennoilta ja takaisin aamulennoille: Helsinki–Turku/Lappeenranta
- Pirkanmaan lähijunaliikenteen (M-junat) tarjonnan laajentaminen viikonlopuille

Ostoliikenteen uusia mahdollisia reittejä tai vuorolisäyksiä tuleville vuosille (esimerkiksi):

- Turku–Raisio–Naantali/Uusikaupunki
- Turku–Loimaa–Toijala–Tampere-taajamajunat
- Turku–Piikkiö–Salo-lähijunat
- Oulun-alueen lähiliikenne
- Äänekoski–Jyväskylä
- Lähijunat Sastamalan Vammalasta Tampereelle

7.10.2024

Julkinen

- Lähijunat Oriveden keskustasta Tampereelle
- Rauma–Kokemäki (syöttöliikenne Porin-junille)

Alueille päättävävaltaa ostojunaliikenteen järjestämiseen

Hallitus valmistelee hallitusohjelman mukaisesti hallituksen esitystä liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta. Tavoitteena on selkiyttää sääntelyä, jolla kunnat, kuntayhtymät ja alueet voivat hakea toimivaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen alueellaan. Tämä osaltaan edesauttaa raideliikenteen kilpailua ja helpottaa markkinoille pääsyä.

Suomessa useat kaupungit ovat ilmaisseet mielenkiintonsa lähiliikenteen aloittamiseksi, mutta lain mukaan toimivaltaisia viranomaisia ovat ainoastaan liikenne- ja viestintäministeriö sekä Helsingin Seudun Liikenne HSL. Tämän vuoksi esimerkiksi Tampereen, Nokian, Lempäälän ja Akaan rahoittama M-lähijunaliikenteen lisäliikennesopimus on hoidettu ministeriön kautta. Toimivallan perusteiden lisäksi ratkaistavaksi tulee myös ostoliikenteen rahoitus. Uusissa MAL-sopimuksissa lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja toteuttamisessa on valtion ja kuntien yhteisrahoitteisuus.

VR katsoo, että alueiden vahvempi rooli ostoliikenteen kilpailutusten päätöksenteossa ostoliikenteen kalustoyhtiötä hyödyntäen lisää kilpailua raideliikenteessä. Ruotsissa tämänkaltaisen malli on kasvattanut junaliikenteen matkustajamääriä ja junavuoroja.

VR kannattaa, että kaupungit, kunnat ja kuntayhtymät saisivat jatkossa päättävävaltaa tarvitsemansa lähijunaliikenteen järjestämiseksi alueillaan.

Junien verkkoyhteyksien parantaminen edellyttää yhteistyötä

VR aloitti jo parisen vuotta sitten laajan kehitystyön ja investoinnit kaukoliikenteen juniensa verkkoyhteyksien parantamiseksi. VR:n vastuulla junakuuluvuuden parantamisessa on nimenomaan junassa oleva langaton verkko. Junien verkkoyhteydet ovat muodostuneet entistä tärkeämmäksi kysymykseksi matkustajille. VR:n kaukoliikenteessä matkustaa vuodessa yli 15 miljoonaa matkustajaa, ja hyvä nettiyhteys mahdollistaa heille työnteon ja etäpalaverit myös junamatkojen aikana. Samalla se entisestään kasvattaa junamatkustuksen viihtyisyyttä.

VR on saanut kesän aikana valmiiksi wlan-verkon mittavan uudistuksen. Olemme asentaneet kaikkiin IC-, Pendolino- ja yöjuniin uuden VR-wifin, joka on jopa viisi kertaa aiempaa nopeampi. VR on investoinut kehityshankkeeseen noin viisi miljoonaa euroa.

VR ei pysty pelkästään omilla toimillaan vaikuttamaan wifin toimivuuteen kaikilla rataosuuksilla. Ratojen varsilla on edelleen paljon katvealueita, joissa teleoperaattorien tarjoama tiedonsiirtokapasiteetti ei ole valitettavasti riittävä toimivien verkkoyhteyksien ja hyvän kuuluvuuden saamiseksi juniin. Näiden katvealueiden parantamiseen tarvitaan lisää teleoperaattorien tukiasemia. Telemastojen rakentaminen ei kuitenkaan kuulu VR:n eikä muidenkaan liikenneoperaattoreiden vastuulle. Tämä tehtävä kuuluu teleoperaattoreille, mutta harvaan asutuille seuduille ei ole kaupallisin perustein syntynyt kattavaa verkkokapasiteettia riittävän kysynnän puuttuessa.

7.10.2024

Julkinen

Juna-wifin parantamisen ohella VR testaa keinoja parantaa radiosignaalin pääsyä junavaunujen sisälle. Tällä hetkellä signaalia on vahvistettu teleoperaattoreiden toistimilla. Puhelimen ja mobiilidatan kuuluvuutta junissa voidaan tehostaa parantamalla ikkunalasien läpäisevyyttä, jolloin kuuluvuusvaikutus olisi vastaava kuin erillisillä toistimilla. VR pyrkii löytämään riittävän tehokkaan ja laadukkaan tavan jälkikäsitellä ikkunat laseroimalla. Tämä ns. RF-käsitelty lasi ei kuitenkaan poista katvealueiden kuuluvuusongelmaa, joka johtuu signaalin puuttumisesta.

VR seuraa myös aktiivisesti uusien teknologioiden kehitystä ja uusittu wifi-laitteistomme on yhteensopiva satelliittiteknologian kanssa. Satelliittiyhteyksien peitto Suomessa ei ole toistaiseksi riittävällä tasolla, jotta se voisi ratkaista nykyisen kuuluvuusongelman. Toisin sanoen satelliittiyhteys ei vielä ole yhtä hyvä kuin operaattoreiden tarjoama yhteys.

Verkkoyhteyksien parantamista on edistetty laajassa yhteistyössä VR:n ja eri toimijoiden kesken. Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla toimii Junakuuluvuuden parantamisen valmisteluryhmä, jossa LVM:n lisäksi ovat edustettuina teleoperaattorit, FiCom, VR, Traficom, Fintraffic ja Väylävirasto. VR pitää tärkeänä, että osapuolten kesken jatketaan yhteistyössä vuoropuhelua toimenpiteistä, miten junakuuluvuutta voidaan parantaa.

VR toivoo, että rakentavaa yhteistyötä ja aktiivista vuoropuhelua jatketaan laajassa yhteistyössä viranomaisten, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja VR kanssa junamatkustajien tietoliikenneyhteyksien parantamiseksi.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

Liitteet

Yhteenveto VR:n lausunnosta