



Julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittäminen

Eduskunnan valtiovarainvaliokunnan liikennejaosto
10.10.2024

VR-Yhtymä Oyj
Jonna Juslin

Yhteenveto VR:n näkemyksistä

- VR kannattaa hallituksen hallitusohjelman tavoitteita lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä.
- Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan linjaus julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta tukee henkilöjunaliikenteen kilpailun edistämistä.
- Useilla alueilla on lisääntyvää kiinnostusta käynnistää myös uutta lähi- tai taajamajunaliikennettä tai saada lisävuoroja reiteille. Haasteena on ostoliikenteen rahoituksen järjestäminen.
- Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen Suomen ja Ruotsin välillä mahdollista jo vuoden 2025 alussa Oulusta Haaparantaan sähköistetyllä radalla, mutta se edellyttää ostoliikenteen rahoitusta.
- Junien verkkoyhteyksien parantaminen edellyttää aktiivista ja laajaa yhteistyötä valtion, viranomaisten, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja VR:n kesken.

Ostoliikenteelle on kasvavaa kysyntää

- Hallitusohjelman mukaan kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen liikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua liikennettä.
- Useilla alueilla on lisääntyvää kiinnostusta käynnistää myös uutta lähi- tai taajamajunaliikennettä tai saada lisävuoroja reiteille.
- Lisäliikenne ei kuitenkaan sisälly liikenne- ja viestintäministeriön ja VR:n perustason ostoliikenteen sopimukseen, vaan sille tulisi osoittaa erillinen lisärahoitus valtiolta tai kunnilta.
- Budjettiesityksessä ostoihin ja kehittämiseen on varattu 34,87 miljoonan euron määräraha.



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

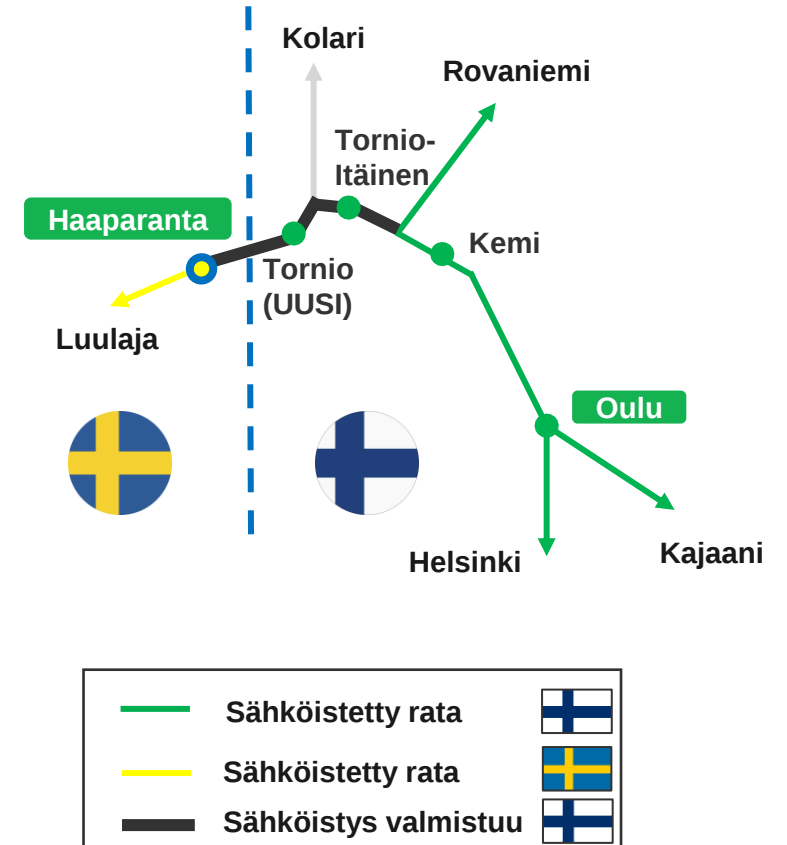
Rataosuuden sähköistys Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välillä valmistuu vuoden vaihteessa

Mahdollistaa sähköjunayhteyden avaamisen Suomen ja Ruotsin välillä ja sitä kautta muulle Eurooppaan.

- VR on valmistellut ruotsalaisen Norrtågin kanssa jo vuoden 2025 aikatauluja, joissa vaihtoyhteydet toimisivat Haaparannan asemalla sujuvasti.

Liikenne on ostoliikennettä sekä Ruotsissa että Suomessa

- Ruotsissa liikenteelle on olemassa rahoitus ja liikenne on käynnissä: 3 vuoroa päivässä
 - Operaattoriksi vaihtuu VR joulukuussa 2025 äskettäin voitetulla sopimuksella
- Oulu–Tornio/Haaparannan välinen henkilöjunaliikenne olisi ostoliikennettä.
 - Tällä hetkellä **ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus**.
- VR on esittänyt kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 M€/vuosi



Ostoliikenteen kalustoyhtiön perustaminen tukee ostoliikenteen kilpailutuksia

Hallituksen talouspoliittinen ministerivaliokunta linjasi 26.6.2024 julkisesti tuetun ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta.

Kalustoyhtiön perustamisen lähtökohtana nykyinen ostoliikennekokonaisuus.

Markkinaehtoiisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön, eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteenä. Tavarajunakalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön.

Julkisilla varoilla rahoitettu henkilöjunaliikenne pitää kilpailuttaa. Nykyinen VR:n ja LVM:n ostoliikennesopimus päättyy vuonna 2030.



Sm4



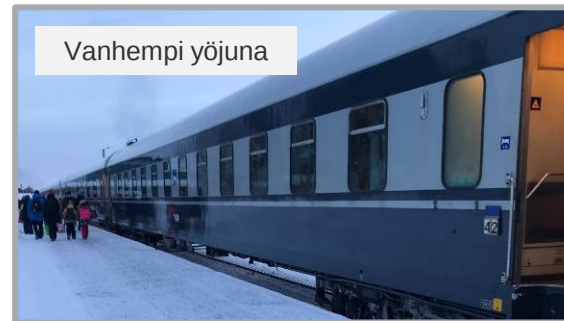
Sm2



Sm7



Kiskobussi



Vanhempi yöjuna

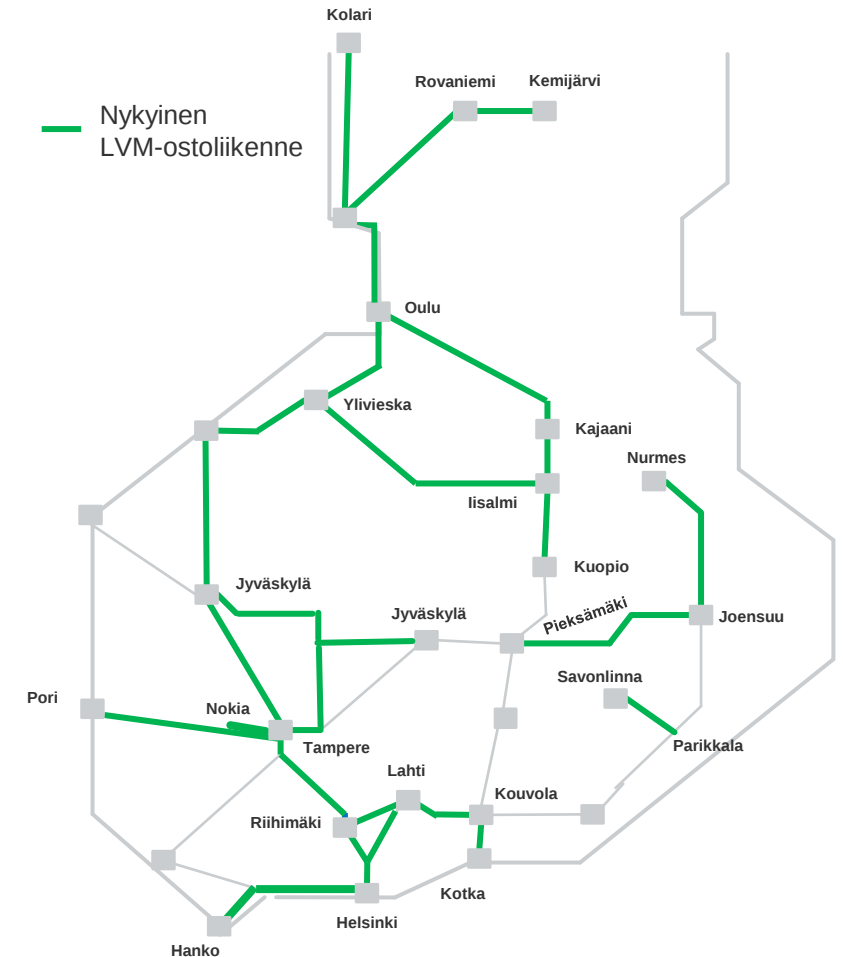


Moderni yöjuna

Ostoliikenteen kalustoyhtiö käsittäisi alustavasti kalustoyksiköitä seuraavista kalustolajeista.

Ostoliikenteen nykyinen laajuus lähtökohtana kalustoyhtiölle ja kilpailutuksille

- Nykyinen LVM-ostoliikenne kattaa laajan reitistön eri puolella Suomea
 - Lähijunareitit
 - Kiskobussireitit
 - Yöjunareitit
 - Pori–Tampere ja Kuopio/Kajaani–Rovaniemi kaukoliikennereitit
- Nykyisestä ostoliikenteestä on rakennettavissa useampia kilpailutettavia reittikokonaisuuksia.
- Ostoliikenne ja markkinaehtoinen liikenne sekä niiden kalusto ovat suoraviivaisesti erotettavissa toisistaan.
 - Synergiat markkinaehtoisen ja ostoliikenteen välillä jo nyt todella pieniä ja rajoittuvat hyvin pieneen osaan reitistöä – lähes koko ostoliikenne liikennöidään sille varatulla kalustolla.





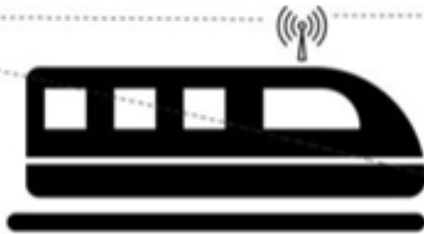
VR on nopeuttanut juna-wifin 5-kertaiseksi

Katvealueiden poistamiseksi tarvitaan lisää telemastoja

- Uusi VR-wifi on asennettu kaukoliikenteen juniin – noin 5 M€ investointi – Hyvää asiakaspalautetta jo usealta reitiltä
- Wifin toimivuuden suurin tekninen haaste: **rataverkon varrella on paljon heikon kuuluvuuden alueita, joissa teleoperaattoreiden signaali ei kulje**
- Radanvarsille tarvitaan lisää telemastoja teleoperaattoreiden toimesta.



Uusi VR-wifi



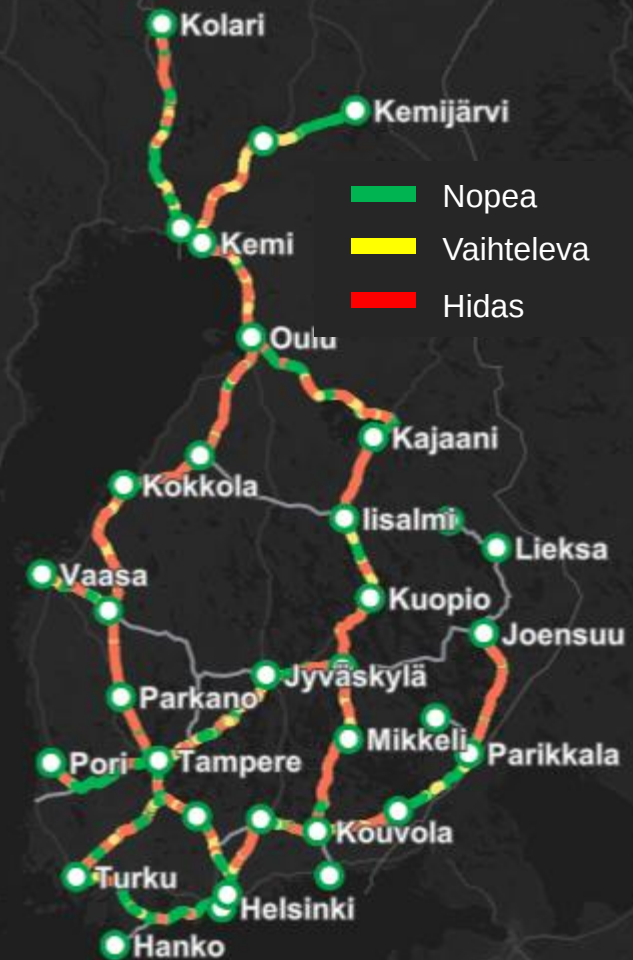
VR testaa uutta RF-tekniikkaa, jolla vahvistettaisiin mobiiliverkon signaalin läpäisevyyttä junan ikkunoiden kautta. Perusedellytyksenä kuitenkin edelleen radan varren telemastot, jotka tuottavat signaalia.

Uusi VR-wifi
Langaton ja maksuton
nettiyhteys



Puhelut ja asiakkaan
oma mobiilidata

Juna-wifin kuuluvuuskartta





**Yhteisellä matkalla
maailman parhaaksi!**