12.5.2025 Julkinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 2/2025 vp Valtioneuvoston selonteko julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026–2029

VR-Yhtymän lausunto julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026–2029

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä valtioneuvoston antamasta julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2026–2029. Toteamme seuraavaa:

Tiivistelmä

- Liikenneinvestointien kannalta hallituksen määräaikainen investointiohjelma on hyvin merkittävä. Riittävät ja oikein kohdennetut infrainvestoinnit ovat perusedellytys kaiken raideliikenteen kasvulle ja kilpailun edistämiselle.
- Tärkeimpänä rataverkon kehittämishankkeena VR pitää pääradan eli Helsinki–Oulu-rataosuuden välityskyvyn ja palvelutason parantamista.
- Rataverkon korjausvelan kasvu on taitettava ja saatava pidemmällä aikavälillä laskuun yli hallituskausien ulottuvalla tasapainotusohjelmalla.
- Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen ja sen rahoituksen turvaaminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti. Uutta ostorahoitusta tarvittaisiin myös Suomen ja Ruotsin välisen junaliikenteen aloittamiselle.

Suomen julkisen talouden suunnitelman lähtökohdat ovat hyvin vaikeat. Julkisen talouden tila on heikko, valtionvelka jatkaa kasvuaan, talouskasvu on vaatimatonta ja talouden näkymiin liittyy huomattavia epävarmuuksia globaalin kauppasodan uhan ja Venäjän hyökkäyssodan vaikutusten vuoksi.

Tämän vuoksi on selvää, että valtiontalouden menojen osalta joudutaan noudattamaan suurta pidättyvyyttä ja tekemään mittavia sopeutustoimia, jotta julkisen talouden velkasuhde saadaan käännettyä laskuun.

Menokurin lisäksi tarvitaan aktiivisia työllisyys- ja kasvutoimia, joita hallitus aikookin toteuttaa investointien käynnistämiseksi ja talouskasvun vauhdittamiseksi.

VR pitää tulevien vuosien liikenneinvestointien kannalta hyvin merkittävänä, että hallitus toteuttaa hallitusohjelman mukaisen määräaikaisen investointiohjelman, jonka investointikohteista valtaosa kohdentuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle väylähankkeisiin, väyläverkon kehittämiseen sekä korjausvelan purkuun. Riittävät ja oikein kohdennetut investoinnit perusväylänpitoon ja uusiin

VR-Yhtymä Oyj
Postiosoite
PL 488, 00096 VR
Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 029 4343
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

väylähankkeisiin ovat perusedellytys kaiken raideliikenteen kasvulle ja kilpailun edistämiselle.

Positiivista on myös, että puoliväliriihessä investointiohjelman määrärahoja täydennettiin, minkä ansiosta hallitus on toteuttamassa yhteensä noin 4,5 mrd. euron kertaluonteisten investointien kokonaisuuden.

Uusilla päätöksillä investointiohjelmasta ohjataan 118 miljoonaa euroa perusväylänpitoon vuodelle 2026 sekä yhteensä reilut 40 miljoonaa euroa Savon radan nopeuden ja kapasiteetin noston toteutukseen vuosina 2026–2029.

Pääradan kehittäminen investointiohjelman kärkihankkeeksi

Investointiohjelmaan lukeutuvat ratahankkeet vastaavat pitkälti VR:n näkemyksiä tarpeellisimmista investointikohteista. Tärkeimpänä rataverkon kehittämishankkeena VR pitää pääradan eli Helsinki–Oulu-rataosuuden välityskyvyn ja palvelutason parantamista. Se parantaisi henkilöjunaliikenteen ja teollisuuden rautatiekuljetusten kilpailukykyä ja tehokkuutta koko maassa. Pääradan kehittämisellä on myös huoltovarmuutta vahvistava merkitys.

Muita kiireellisiä rataverkon investointikohteita, jotka tukisivat työssäkäyntiä ja talouden kilpailukykyä (lista ei ole tärkeysjärjestyksessä):

- Tampere–Jyväskylä-radan välityskyvyn lisäys ja nopeutus (Lahdenperä–Jämsä-rataoikaisu ja kaksoisraide)
- Raakapuulle tärkeiden reittien kapasiteetin kehitys Savossa ja Karjalassa sekä kuormauspaikat
- Luumäki–Imatra (LUIMA) 2.vaihe eli kaksoisraiteen rakentaminen Luumäki–Joutseno-välillä
- Tampereen alueen junaliikenteen välityskyvyn lisääminen
- Tornio–Kolari-rataosan sähköistys
- Lentorata
- Metsäteollisuutta hyödyntävät sähköistykset Itä-Suomessa ja Kainuussa
- Länsirata (Salo–Kupittaa-kaksoisraide sekä Espoo–Lohja-yhteys)
- Matkustajaliikenteen pääreittien nopeutus (Karjalanrata, Savonrata, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Oulu)

Tiukkojen kehysraamien vuoksi olisi tärkeää sopia rahoituksesta mittavimmille, yli vaalikausien meneville hankkeille. Tällainen hanke on esimerkiksi Lentorata, jonka rakentamisesta tulisi tehdä päätös heti seuraavan hallituskauden alussa. Lentorata mahdollistaisi junaliikenteen kasvun ja parantaisi maakuntien saavutettavuutta. Se auttaisi myös poistamaan pääradan nykyisen ratakapasiteetin pullonkaulan Pasilan ja Keravan välillä.

Väyläverkon korjausvelan taittamiseen oma tasapainotusohjelma

Raideliikenteen suurimpia haasteita on noin 1,7 miljardiin euroon kasvanut rataverkon korjausvelka, joka heikentää rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta sekä pidemmällä aikavälillä myös huoltovarmuutta.

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Korjausvelan kasvua ei kuitenkaan valitettavasti taiteta investointiohjelmalla tai puoliväliriihessä tehdyillä uusilla päätöksillä. VR pitää välttämättömänä yli hallituskausien ulottuvaa tasapainotusohjelmaa, jolla rataverkon korjausvelkaa kurottaisiin umpeen.

Ostorahoitus tarvittaisiin myös Suomen ja Ruotsin väliselle junaliikenteelle

Hallituksen puoliväliriihessä hyväksyttiin 2,5 miljoonan euron määräraha henkilöjunaliikenteen käynnistämiseksi Tampereen ja Rauman välillä. Tämä on hyvin positiivinen asia Rauman kaupunkiseudulle, mutta toivon mukaan esimerkki vauhdittaa myös koko Suomen henkilöjunaliikenteen kehittämistä.

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan merkittävää rakenneuudistusta julkisesti tuettuun henkilöjunaliikenteeseen. Uudistuksen myötä valtion ostama henkilöjunaliikenne on kilpailutettava ennen kuin VR:n kanssa tehty nykyinen suorahankintasopimus päättyy vuoden 2030 lopussa.

Ruotsiin verrattuna Suomen nykyinen ostoliikennemarkkina on merkittävästi pienempi, mutta alueellista junaliikennettä on mahdollista edistää, kun ostojunaliikennettä kilpailutetaan tehokkaasti, tarkoitusta varten perustetaan julkinen ostoliikenteen kalustoyhtiö ja alueet otetaan mukaan ostoliikenteen järjestämisen päätöksentekoon. VR kannattaa kaikkia näitä toimenpiteitä.

Kuten Raumalla niin myös monella muulla alueella on halua käynnistää julkisesti rahoitettavaa alueellista ostojunaliikennettä. Pohjois-Suomessa toivotaan ostorahoitusta ensimmäisen Suomen ja Ruotsin välisen kansainvälisen matkustajajunaliikenteen käynnistämiseen Oulun ja Haaparannan välillä. Tämä junayhteys tuli mahdolliseksi modernilla junakalustolla Keminmaan ja Haaparannan välisen sähköistyksen valmistuttua.

Suomenkin puolelta Haaparantaan ulottuva henkilöjunaliikenne olisi ostoliikennettä, koska se ei olisi pelkästään lipputuloilla kannattavaa. Tällä hetkellä ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus.

VR on esittänyt Oulu–Haaparanta-junareitille kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 miljoonaa euroa vuodessa.

Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen ja sen rahoituksen turvaaminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti.

Rail Nordica on kannatettava ratahanke

Hallitus teki puoliväliriihessä päätöksen kohdentaa investointiohjelmasta 20 miljoonaa euroa toisen, yleiseurooppalaisen raiteen eli Rail Nordican rakentamisen suunnitteluun nykyisen suomalaisen raiteen rinnalle Pohjois-Suomessa. VR pitää päätöstä viisaana.

Huoltovarmuuden ja sotilaallisen turvallisuudenkin kannalta liikenneyhteydet länteen ja kansainvälinen saavutettavuus ovat muuttuneet entistä tärkeämmiksi kysymyksiksi. Pitkän aikavälin tavoitteena tulisi olla yleiseurooppalaisen

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

raideleveyden sähköistetty raide nykyisen suomalaisen raideleveyden viereen Haaparannasta Kemin kautta Ouluun.

Tämä yksin ei kuitenkaan riitä, vaan liikennöinti eri raideleveyksillä edellyttää lisäksi multimodaalisen siirtokuormausterminaalin kehittämistä Oulussa. Mahdollisuus ajaa suomalaisen raideleveyden sähköjunia päärataa etelästä pohjoiseen tulee säilyttää myös nykyisellä kalustolla.

Lyhyellä aikavälillä kustannustehokkain ratkaisu on kehittää siirtokuormausta Tornio-Haaparannassa ja rakentaa rinnakkaiset 1435 mm ja 1524 mm raiteistot sekä kehittää ratapihaa.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00096 VR

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 029 4343

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5