1.10.2025 Julkinen

Eduskunta
Liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: HE 99/2025 vp Hallituksen esitys eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

VR-Yhtymän lausunto hallituksen esityksestä eduskunnalle valtion talousarvioksi vuodelle 2026

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

Tiivistelmä

- Rataverkon perusväylänpidon kasvavasta korjausvelasta on tulossa hyvin vakava riskitekijä, joka uhkaa toimivaa junaliikennettä ja raidemarkkinan kilpailua sekä kasvua ratojen kunnon heikentyessä huolestuttavalla tavalla. Korjausvelkaa on vähennettävä määrätietoisella yli vaalikausien kestävällä korjausohjelmalla.
- Rataverkon kunnossapidon lisäksi tarvitaan julkisen talouden liikkumatilan puitteissa oikein kohdennettuja infrainvestointeja, joissa tulee edistää erityisesti hankkeita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta.
- Suomen raidemarkkinaa tulee kehittää EU-sääntelyyn ja asiakaskokemukseen perustuvan markkinaehtoisen liikenteen pohjalta samalla vahvistaen alueellista ostojunaliikennettä. Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen ja kehittäminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti.
- VR on sitoutunut edistämään kilpailua raideliikenteessä tavoitteenaan asiakaslähtöinen ja kestävä raideliikennemarkkina, johon on syntynyt lisää kilpailua ja uusia palveluja niin markkinaehtoiseen matkustajaliikenteeseen, ostoliikenteeseen kuin tavaraliikenteeseen.
- Hallitusohjelman linjaus julkisen ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisesta edistää kilpailua henkilöjunaliikenteessä ja mahdollistaa tulevat ostojunaliikenteen kilpailutukset.
- VR on valmis käynnistämään nopealla aikataululla henkilöjunaliikenteen Suomen ja Ruotsin välillä Oulun ja Haaparannan sähköistetyllä rataosuudella, mutta liikenteen käynnistäminen edellyttää ostoliikenteen rahoitusta.

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

Rataverkon perusväylänpidon korjausvelan kasvu on taitettava

Liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista perusväylänpitoon vuoden 2026 on varattu noin 1,4 miljardia euroa, missä on vähennystä 12 prosenttia vuoden 2025 talousarvioon verrattuna. Taustalla on Suomen julkisen talouden heikko tilanne ja valtiontalouden kasvava alijäämä, mikä ymmärrettävästi pakottaa niukkuuteen ministeriöiden määrärahoista päätettäessä. Määrärahan mitoituksessa on jo huomioitu nettobudjetoituina tuloina 62 miljoonan euron ratamaksun perusmaksu.

Raideliikenteen suurin ongelma on väylien kunnossapidon korjausvelka, joka ministeriön laskelman mukaan kasvaa jo noin 1,8 miljardiin euroon vuonna 2026. Korjausvelalla on välitön rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta heikentävä vaikutus. Rataverkon huononevasta tilanteesta kärsivät niin matkustajat kuin tavarakuljetuksia tarvitsevat yritykset. Noin puolet junien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon kunnosta tai häiriöistä. Heikko rataverkko uhkaa muodostaa myös tosiasiallisen esteen kilpailun lisääntymiselle, koska huonokuntoinen infra lisää riskejä operaattorille ja tekee toimintaympäristöstä vähemmän houkuttelevan.

Hallitus lähtee budjettiesityksessään siitä, että väylänpidossa priorisoidaan liikenneverkon päivittäisen liikennöitävyyden vaatimat toimet, vilkasliikenteisen ja elinkeinoelämälle merkittävän verkon kunto sekä liikenneturvallisuus ja digitalisaation tuomat mahdollisuudet. Nykyinen liikenneverkko on määrä pitää kunnossa perusväylänpidon toimin.

Perusväylänpidon rahoituksen vähentyessä korjausvelka kuitenkin kasvaa ensi vuonna. Yli puolet rataverkon korjausvelasta kohdistuu pääratаverkkoon, mikä on huolestuttavaa raideliikenteen kilpailukyvyn, palvelutason ja rataverkon toimintavarmuuden ja turvallisuuden kannalta.

- *VR katsoo, että kunnossapidon korjausvelkaa tulisi vähentää yli vaalikausien kestävällä korjausohjelmalla osana Liikenne 12-suunnitelmaa.*

Pääradan kehittäminen on nostettava prioriteetiksi

Väyläverkon kehittämisen osalta budjetti sisältää kolme uutta investointihanketta:

- Pääradan kehittäminen: kohtauspaikat Riihimäki—Tampere ja pääradan peruskorjauksen aloittaminen
- Savon rata välillä Kouvola—Kuopio nopeuden ja kapasiteetin noston toteutus
- Rautatieliikenteen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi ja peruskorjausinvestointi (Digiradan toteutusvaiheen jatko)

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

Esitetyt ratahankkeet rahoituksen saajiksi ovat hyvin valittuja, mutta samalla tulee varmistaa, että hankkeiden valtuudet ovat riittäviä kaikkien suunniteltujen kapasiteetin kehittämistoimien tekemiseksi. Esimerkiksi pääradalle myönnettävästä 100 miljoonan euron valtuudesta tulisi korvamerkitä noin 75 % uusille kohtauspaikoille (Kuurila 27 miljoonaa euroa, Leteensuo 27 miljoonaa euroa, Leppäkoski 19 miljoonaa euroa) ja vasta ylimenevä osa peruskorjauksen käynnistämiseen. Savon radalla vastaavasti tulisi korvamerkitä liikennepaikkojen (Vuohijärvi, Otava, Markkala, Kurkimäki) kehittämiselle noin 20 miljoonaa euroa eli puolet valtuussummasta.

Päärata Helsingistä Ouluun on ylivoimaisesti Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus. Pääradan välityskyvyn ja palvelutason lisääminen Riihimäen ja Tampereen välillä tukevat niin matkustajaliikennettä kuin tavaraliikennettä koko maassa, sillä uudet kohtauspaikat parantavat rataosan häiriösietoisuutta ja helpottavat tavaraliikenteen sovittamista Suomen vilkkaimmalle rataosuudelle. Myös huoltovarmuuden kehittäminen edellyttää pääradan välityskyvyn parantamista sekä kaksi- tai useampiraiteisten osuuksien lisäämistä Helsingin ja Oulun välille.

- *VR katsoo, että pääradan kehittäminen on tärkein kehittämiskohde Suomen rataverkolla ja Helsinki-Tampere perusparannushankkeen rahoitus tulee varmistaa jatkossa riittävällä vuotuisella rahoitustasolla. Hankkeen tulevien vuosien toteutus tulee olemaan erittäin haastava ja siksi hankkeen suunnittelu ja toteutus vaativat riittävää vuosittaista rahoitusta.*

Savon radan parantaminen on osa hallituksen investointiohjelmaa ja sen tavoitteena on lyhentää henkilöjunaliikenteen matka-aikoja ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Rata on hyvin tärkeä myös metsäteollisuuden kuljetuksille. Kouvola-Kuopio -rataosuudella logistiikan kuljetusvolyymit ovat kasvaneet yli 20 prosenttia ja tästä kasvusta suurin osa on tullut raakapuukuljetuksista. Savon radan ohella tulisi myös nopeuttaa muita matkustajaliikenteen pääreittejä (Karjalanrata, Seinäjoki–Vaasa, Seinäjoki–Oulu).

Yleisesti ottaen on tietenkin valitettavaa, että kehittämistoimia ei budjetissa ole enemmän. Tavaraliikenteen kannalta olisi tarvittu panostuksia myös Karjalan radan välityskyvyn kehittämiseen, mukaan lukien LUIMA 2. vaihe sekä kapasiteetin nosto Imatra-Joensuu -osuudella ja Joensuu-Kontiomäki -osuudella. Nämä kaikki sisältyvät Väylän uusimpaan investointiohjelmaan. Määrärahaa ei ole myöskään luvassa uusiin sähköistyksiin.

- *VR pitää tärkeänä, että hallitusohjelman investointiohjelman toteutuksesta pidetään kiinni. Siinä ehdotetut ratahankkeet vastaavat pitkälti VR:n näkemyksiä tarpeellisimmista investointikohteista. Tiukassa taloudellisessa tilanteessa infrainvestoinnit tulee kohdentaa priorisoidusti hankkeisiin, jotka parhaiten palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita ja turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta.*

VR tukee myös Lentoradan suunnittelun jatkamista ja toteuttamispäätöksen valmistelua, jotta hanke olisi valmis päätettäväksi viimeistään nykyisen hallituskauden jälkeen. Lentoradan suurin hyöty on junaliikenteen kasvun mahdollistaminen, kun se lisää ratakapasiteettia pää- ja oikoradan yhteisellä

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

osuudella Kerava–Pasila ja mahdollistaa junavuorojen määrän kasvamisen. Se luo myös maakunnista vaihdottoman ja nykyistä jopa 24 minuuttia nopeamman junayhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle ja parantaa siten maakuntien saavutettavuutta.

Ostoliikenteen kalustoyhtiö on tärkeä askel kilpailun lisäämisessä

Liikenne- ja viestintäministeriö valmistelee parhaillaan eurooppalaisittainkin hyvin merkittävää rakenneuudistusta julkisesti tuettuun henkilöjunaliikenteeseen. Nykyisen ostojunaliikenteen suorahankinnan sijaan valtion ostama henkilöjunaliikenne tullaan kilpailuttamaan. Samalla hallitus selkiyttää sääntelyä, jolla kunnat, kuntayhtymät ja alueet voivat hakea toimivaltaa henkilöjunaliikenteen järjestämiseen alueellaan. Alueiden vahvempi rooli ostoliikenteen kilpailutusten päätöksenteossa ostoliikenteen kalustoyhtiötä hyödyntäen lisää kilpailua raideliikenteessä ja helpottaa markkinoille pääsyä.

VR kannattaa näitä muutoksia ja haluaa olla edistämässä niitä aktiivisesti.

Nykyinen liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n sopimus junaliikenteen hankinnasta jatkuu vuoden 2030 loppuun asti. Ostojunaliikenteen hankinnan määräraha valtion budjetissa on vuosittain 34,87 miljoonaa euroa. Vuodelle 2026 hallitus esittää määrärahaan 10,3 miljoonan euron korotusta kattamaan valtiolle kalustoyhtiölle kertyviä kustannuksia.

Ostojunaliikenne parantaa alueellista saavutettavuutta ja sillä mahdollistetaan junaliikenne reiteillä, joissa palveluja ei pystyttäisi tuottamaan markkinaehtoisesti. Ostoliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista kaukoliikennettä, joka on tällä hetkellä Suomessa 84-prosenttisesti lipputulorahoitteista. Ruotsiin verrattuna Suomen nykyinen ostoliikennemarkkina on kuitenkin merkittävästi pienempi, koska laajempaan ostoliikenteeseen ei ole löytynyt tarvittavaa rahoitusta.

Osana ostojunaliikenteen uudistusta liikenne- ja viestintäministeriö, valtioneuvoston kanslia ja VR ovat vuodesta 2024 lähtien valmistelleet yhteistyössä ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamista hallitusohjelman ja hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunnan päättämien periaatteiden pohjalta.

Prosessia varten VR on perustanut Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n, joka on määrä suunnitellusti siirtää kokonaan valtion omistukseen vuoden 2025 aikana. Kalustoyhtiöön siirtyy VR:n nykyinen ostoliikenteessä käyttämä kalusto. Julkisesti tuetun ostoliikenteen nykyinen kalusto koostuu pääasiassa mm. lähijunista, kiskobusseista ja yöjunavaunukalustosta. VR ei jää kalustoyhtiöön omistajaksi, eikä osallistu sen päätöksentekoon.

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu hyvin julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. Hallituksen talouspoliittisen ministerivaliokunta linjasi, että markkinaehtoisiin reitteihin liittyvää kalustoa ei siirretä kalustoyhtiöön, eikä näitä reittejä kilpailuteta ostoliikenteenä. Tavaraliikennekalustoa ei myöskään siirretä kalustoyhtiöön.

Aikataulullisesti kaluston tulisi olla siirrettynä ja yhtiön olla toiminnassa viimeistään vuosina 2025–2026 eli ennen uusien kilpailutusten alkamista.

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

- *VR korostaa, että julkisin varoin hankittava ostojunaliikenne tulee kilpailuttaa järkevinä, tehokkaina ja operaattoreille houkuttelevan kokoisina kilpailutuksina myös riskien jaon näkökulmasta, jotta tilaaja saa kilpailuunsa tarpeeksi tarjouksia. Asiakasnäkökulman kannalta kilpailutettavat alueet tulisi muodostaa siten, ettei nykyisiä vaihdottomia tai muuten hyvin toimivia reittejä katkaistaisi, sillä ylimääräinen vaihto on aina este joukkoliikenteen harkinnalle matkustusmuotona.*

VR on sitoutunut edistämään kilpailua raidemarkkinalle

VR tukee tavoitteita raideliikenteen kilpailun lisäämiseksi ja jatkaa aktiivisesti konkreettisia toimenpiteitä edistääkseen kilpailua ja markkinoille pääsyä. Yksi kilpailua edistävä toimi on junakaluston myynti. Tällä hallituskaudella VR on toteuttanut seitsemän onnistunutta myyntiprosessia liikennekelpoisesta kalustosta sekä myös sellaisesta kalustosta, jota alan muut toimijat voivat kunnostaa liikennekäyttöön Suomessa. Keväällä 2025 VR myi huutokaupassa neljä liikennekelpoista dieselveturia muille alan toimijoille. Myynnin ansiosta Suomessa aloitti syyskuussa 2025 uusi tavarajunaliikennettä operoiva yhtiö Artic Rail.

Lisäksi VR haluaa edistää raidemarkkinan kilpailuneutraliteettia keskittymällä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaan luopumalla asemista, yksityisraiteista ja varikkokiinteistöistä.

- *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.*

Henkilöjunaliikenne tulisi käynnistää Suomen ja Ruotsin välillä

Keminmaan Laurilan ja Ruotsin Haaparannan välisen rataosuuden sähköistys valmistui tammikuussa 2025. Rataosuudella ei ole kuitenkaan lainkaan henkilöjunaliikennettä, koska liikennöinti ei olisi pelkästään lipputuloilla kannattavaa ja tällä hetkellä ostoliikenteeltä puuttuu rahoitus.

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

VR on esittänyt alueen kunnille ja LVM:lle kolme vaihtoehtoista vuorotarjontaa, joiden rahoitustarve on 0,3–2,1 miljoonaa euroa vuodessa. Ruotsissa ostoliikenteelle on jo rahoitus ja Haaparannan ja Luulajan välillä liikennöidään kolme vuoroa päivässä.

- *VR esittää, että Suomessa myönnettäisiin tarvittava ostoliikennerahoitus Suomen ja Ruotsin välisen säännöllisen matkustajaliikenteen käynnistämiseksi. Toimivat kansainväliset yhteydet mahdollistaisivat junamatkailun Ruotsin kautta edelleen Norjaan ja Keski-Eurooppaan ja palvelisivat myös työmatkaliikennettä Perämeren kaaren alueella.*

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

Rail Nordican ohella tarvitaan kyvykkyys siirtokuormaukseen

Valtion budjetissa on varattu kehysriihessä sovitun mukaisesti määräraha Rail Nordica-hankkeeseen eli eurooppalaisen raideleveyden ratayhteyksien suunnitteluun Tornio-Haaparanta-Kemi -välille.

- *VR kannattaa rinnakkaiseen eurooppalaiseen raideleveyteen perustuvan Rail Nordican radan suunnittelua. Liikennöinti eri raideleveyksillä edellyttää lisäksi multimodaalisen siirtokuormausterminaalin kehittämistä. Nopein ratkaisu olisi siirtokuormausvalmiuksien parantaminen Tornio-Haaparannassa. Myös kustannukset olisivat kohtuulliset verrattuna uusien rataosuuksien rakentamiseen. Tavaraliikenteen harjoittajien näkökulmasta siirtokuormaus on toimiva ratkaisu kansainvälisessä liikenteessä – ja se palvelisi myös puolustusvoimien tarpeita.*

Mahdollisuus ajaa suomalaisen raideleveyden sähköjunia päärataa etelästä pohjoiseen tulee säilyttää myös nykyisellä kalustolla.

Veturinkuljettajien koulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriölle

Veturinkuljettajien koulutus ei ole tällä hetkellä tasa-arvoisessa asemassa muun ammatillisen koulutuksen kanssa. Nykyisin koulutus on VR:n vastuulla liikenne- ja viestintäministeriön antaessa osarahoitusta koulutukseen. Ensi vuoden talousarvioesityksessä hallitus esittää 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.

Veturinkuljettajien koulutus tulisi siirtää opetus- ja kulttuuriministeriölle, jolloin se toteutettaisiin ministeriön ohjauksella ja rahoituksella ammatillisena koulutuksena, mikä palvelisi koko rautatiealaa ja tukisi raideliikenteen kilpailuneutraliteettia ja kasvua. Myös opiskelijoiden näkökulmasta muutos olisi tervetullut, koska tällöin he saisivat virallisen ammattitutkinnon. Aikuiskoulutustuen lakkauttamisen jälkeen tilanne on haastava ja sen tilalle tulisi löytää vähintään korvaava tukimalli, jolla varmistetaan, että Suomessa on jatkossakin riittävästi veturinkuljettajia. Kuljettajaopiskelijat ovat pääsääntöisesti uranvaihtajia, ja nykytilanteessa on iso riski, että opiskelijoita ei saada riittävästi alalle.

- *VR esittää, että kilpailuneutraliteettia tulisi lisätä myös rautatiealan koulutuksen järjestämisessä. Kilpailun lisääntyessä olisi tarkoituksenmukaista, että raideliikenteen ammatillinen koulutus rinnastettaisiin muuhun ammatilliseen koulutukseen ja toteutettaisiin Opetus- ja kulttuuriministeriön ohjauksella ja rahoituksella.*

VR-Yhtymä Oyj

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

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, vastuullisuus ja viestintä

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