Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 10/2025 vp

VR-Yhtymä Oyj:n lausunto valtioneuvoston selonteosta valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2026–2037.

Tiivistelmä VR:n keskeisimmistä näkemyksistä:

- Liikennejärjestelmän kestävyyden kannalta on tärkeää kasvattaa edelleen henkilöraideliikenteen kulkumuoto-osuutta Suomessa (7,7 % v. 2024), sillä rautatieliikenne on yksi vähäpäästöisimmistä ja energiatehokkaimmista liikennemuodoista. Tätä kehitystä tukee junamatkustamisen vahva kasvu Suomen kaukoliikenteessä, jossa VR saavutti historiansa korkeimman matkamäärän, 16,1 miljoonaa matkaa. Myös asiakastyytyväisyyttä mittaava nettosuositteluindeksi (NPS) kasvoi Suomessa kolmessa vuodessa 50 prosenttia ja oli viime vuonna 57, mikä on kaikkien aikojen korkein tulos vuositasolla ja nostaa VR:n eurooppalaisessa vertailussa kärkisijoille.

- Toimintavarma ja kapasiteetiltaan riittävä raideinfra on Suomen raideliikenteen kasvun tärkein mahdollistaja. VR katsoo, että raideliikenteen kasvua ja houkuttelevuutta parannetaan vähentämällä rataverkon perusväylänpidon mittavaa, lähes 1,7 miljardin korjausvelkaa ja poistamalla rataverkon liikenteellisiä pullonkauloja.

- Tulevien vuosien valtiontalouden vaikeassa tilanteessa tärkeintä on huolehtia perusväylänpidosta ja pääväylien nykyisen palvelutason säilyttämisestä. Väyläverkon korjausvelka on liikenteen suurin riskitekijä ja uhka Liikenne12-suunnitelmakaudella. Kunnossapidon toimissa tulisi keskityttyä ensisijaisesti liikenteen volyymien ja käyttäjien tarpeiden kannalta merkittävimpiin pääväyliin.

- Uusissa investoinneissa tulisi priorisoida erityisesti hankkeita, jotka palvelevat elinkeinoelämän kilpailukykyä ja työssäkäyntialueita sekä turvaisivat poikkeusoloissa myös Suomen huoltovarmuutta. Tulevaisuushankkeista tärkein on Lentorata.

- Junaliikenteen nykyisen kulunvalvontajärjestelmän modernisointi eurooppalaisella kulunvalvontajärjestelmällä (ETCS) on välttämätöntä ja samalla Digiradan toteutusvaihe edellyttää kalustovarustelun hankintatukea kaluston omistajille muiden EU-maiden tapaan. Ilman hankintatukea yksittäisten junaoperaattoreiden

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

toiminta uhkaisi muuttua kannattamattomaksi, vähentäisi kilpailua ja heikentäisi Suomen teollisuuden kilpailukykyä logistiikkakustannusten noustessa.

- VR katsoo, että Suomen raidemarkkinaa kehitetään 2030-luvulle tultaessa tehokkaimmin asiakaslähtöisyyteen ja kuluttajien tarpeisiin perustuvan markkinaehtoisen liikenteen ja sitä täydentävän julkisesti rahoitetun alueellisen henkilöjunaliikenteen kokonaisuutena. Tavoitteena on asiakaslähtöinen ja ketterä markkina, jossa palvelut lisääntyvät sekä markkinaehtoisessa että ostojunaliikenteessä.

- VR on tukenut hallitusohjelman toteuttamista ja edistänyt raidemarkkinan kilpailua konkreettisin toimin, joista merkittävin on Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n perustaminen ja ostoliikennekaluston siirtäminen tähän yhtiöön. VR keskittyy ydinliiketoimintaansa matkustajaliikenteen ja rautatielogistiikan palveluyhtiönä, ja osana tätä strategista linjausta jatkamme mm. asemakiinteistöjemme myyntejä ja myymme myös käytettyä junakalustoa alan muille toimijoille markkinaehtoiseen liikenteeseen.

- Alueiden saavutettavuuden kannalta ostojunaliikenteen jatkaminen ja kehittäminen 2030-luvulla on välttämätöntä siellä missä liikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti. Ostojunaliikenteelle on varmistettava riittävä julkinen rahoitus.

- VR pitää myönteisenä, että selonteossa korostuvat sotilaallisen liikkuvuuden ja huoltovarmuuden tarpeet. On tärkeää kytkeä Suomi liikenteellisesti vahvemmin länteen. VR kannattaa rinnakkaiseen eurooppalaiseen raideleveyteen perustuvan Rail Nordican radan suunnittelua. Toimivat kuljetusketjut eurooppalaiselta raideleveydeltä suomalaiselle raideleveydelle edellyttävät multimodaalista siirtokuormausterminaalia.

Rataverkon korjausvelan kasvu on saatava taitettua

Suomen raideliikenteen suurimpia haasteita on rataverkon korjausvelka, jonka määrä on kasvamassa noin 1,7 miljardiin euroon riittämättömän perusväylänpidon rahoituksen vuoksi.

On positiivista, että selonteossa korostetaan valtion nostavan nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa vuosiksi 2030–2037. Tämä kuitenkin vasta taittaa korjausvelan kasvun, ei vähennä sitä.

Ratojen korjausvelalla on välitön rataverkon palvelutasoa ja toimivuutta heikentävä vaikutus, minkä takia korjausvelan kasvu on saatava taitettua. Noin puolet matkustajajunien myöhästymisistä johtuu Väyläviraston vastuulla olevan rataverkon häiriöistä. Logistiikkakuljetuksiin käytettyjä rataosuuksia on puolestaan jouduttu jopa sulkemaan radan vaarallisen huonon kunnon vuoksi ja joillain rataosuuksilla ei voida liikennöidä modernien vetureiden vaatimilla akselipainoilla. Ilman toimenpiteitä korjausvelka uhkaa myös huoltovarmuutta pitkällä aikavälillä.

Tässä valtiontalouden tilanteessa perusväylänpidossa tulisi keskittyä liikenteen volyymien ja käyttäjien tarpeiden kannalta merkittävimpiin pääväyliin ja tavoitella niiden nykyisen

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

palvelutason säilyttämistä. Suomen elinkeinoelämälle nopeat, toimintavarmat ja kilpailukykyiset tavaraliikenneyhteydet ovat yksi tärkeimmistä kilpailukykytekijöistä.

Rataverkon kehittäminen kohdistettava pääradalle

Painopisteen siirtäminen perusväylänpitoon merkitsee, että valtiontalouden niukan liikkumatilan vuoksi uusiin ratahankkeisiin tehtävät investoinnit on tulevina vuosina priorisoitava tarkasti ja toteutettava mahdollisuuksien mukaan aiempaa kustannustehokkaammin.

Raideinfran investoinneissa tulisi olla hyvin realistinen lähetystapa ja priorisoida hyvin kohdennettuja hankkeita niillä rataosuuksilla, jotka palvelevat parhaiten elinkeinoelämän kilpailukykyä, teollisuutta, työssäkäyntialueita, huoltovarmuutta, matkailua sekä luovat alueellista kasvua. Uusia väylähankkeita tulisi edistää yli vaalikausien ja Liikenne 12 -suunnitelman ohjaamana.

Rataosuuksista päärata Helsingistä Ouluun on ylivoimaisesti Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosuus ja sen kehittäminen on välttämätöntä sekä matkustajaliikenteen että tavaraliikenteen sujuvuuden ja kehittämisen kannalta. Pääradan kapasiteetti on monin paikoin riittämätön. Päärata on myös huoltovarmuuden kannalta Suomen keskeisin rataosuus. Suomenlahden kuljetusten mahdollisesti häiriintyessä pääradan yhteys Haaparantaan olisi elintärkeä teollisuudelle.

Rataverkon toimenpiteistä pääradan peruskorjaus- ja palvelutason parannushanke erityisesti Helsinki–Tampere-osuudella tulisi nostaa kärkihankkeeksi ja se tulisi suunnitella, ohjelmoida ja rahoittaa pitkäjänteisesti.

Pääradan liikennemäärää voitaisiin kasvattaa ja nykyinen liikenteellinen pullonkaula Pasilan ja Keravan välillä poistaa rakentamalla Lentorata eli uusi kaksiraiteinen yhteys Pasila–Lentoasema–Kerava osuudelle. Lentoradan rakentaminen lisäisi ratakapasiteettia, mutta parantaisi myös maakuntien saavutettavuutta, sillä se toisi myös maakunnista vaihdottoman ja nykyistä jopa 24 minuuttia nopeamman junayhteyden Helsinki-Vantaan lentoasemalle.

Pääradan lisäksi on tarpeellista kehittää erityisesti Savonrataa, Karjalanrataa ja Tampere–Jyväskylä-rataa. Tavoitteena on lyhentää henkilöjunaliikenteen matka-aikoja ja parantaa liikenteen sujuvuutta. Savonrata ja Karjanlanrata ovat hyvin tärkeitä myös metsäteollisuuden kuljetuksille. Lisäksi tulisi kehittää raakapuuterminaaleja (tärkeimpinä Riihimäki ja Turku)

Rahoituksen niukkuuden vuoksi olisi kriittisen tärkeää löytää erillinen rahoitus isoille yli vaalikausien meneville hankkeille, erityisesti Lentoradalle. Lentorata-hankkeessa tulee hyödyntää myös EU-rahoitusta mahdollisimman paljon. VR pitää tärkeänä, että Lentoradan rakentamisesta tehtäisiin päätös heti seuraavan hallituskauden alussa.

Digiradan toteutus edellyttää ETCS-kalustovarustelun hankintatukea toimijoille

Liikennejärjestelmäsuunnitelman kaudella toteutettavista ratahankkeista mittavin on Digirata, jossa junaliikenteen nykyinen kulunvalvontajärjestelmä (JKV) on määrä modernisoida eurooppalaisella kulunvalvontajärjestelmällä (ETCS) vuoteen 2040 mennessä.

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

Toteutusvaiheessa olevalle Digiradalle ei sen mittavasta yli miljardin euron kustannuksesta huolimatta ole varsinaista vaihtoehtoa, koska nykyinen kansallinen kulunvalvontajärjestelmä on tulossa teknisen käyttöikänsä päähän. Myös EU-sääntely velvoittaa Suomea siirtymään käyttämään eurooppalaisten standardien mukaista radiopohjaista kulunvalvontajärjestelmää.

VR kannattaa hanketta, mutta samalla hankkeen epävarmuudet mm. kalustolaitteiden hankintatuen, aikataulun pitävyyden ja rahoituksen toteutumisen suhteen ovat kasvaneet.

Kaikkien junaoperaattorien ja junakalustoa omistavien tahojen kannalta yhdeksi kriittiseksi kysymykseksi on noussut riski juniin asennettavien laitteistojen kustannuksista. Esimerkiksi VR:lle Digiradan edellyttämät kalustolaiteinvestoinnit aiheuttavat yhteensä jopa lähes 200 miljoonan euron ylimääräiset kustannukset, jotka eivät tuo mitään liiketaloudellista hyötyä. Investoinnilla ei ole lainkaan takaisinmaksua, vaan sen ainoa tarkoitus on toteuttaa kaluston digitaalinen yhteensopivuus Digiradan kanssa. Näin ollen valitettavasti ainoa tapa edes osittain kattaa kustannuksia olisi nostaa niin henkilö- kuin tavarajunaliikenteen asiakkaiden hintoja.

Muissa EU-maissa ongelmaa on lievennetty siten, että valtiot tukevat uuteen järjestelmään siirtymistä ETCS-hankintatuella. Tuki on tyypillisesti noin 50 % kustannuksista, joissain maissa jopa 90 %. EU-komissio on hyväksynyt tähän mennessä noin 20 tukiohjelmaa. Ruotsissa tuen tasoksi on ehdotettu 90 % kalustosarjan ensimmäiselle yksikölle.

Myös Suomeen tarvitaan pikaisesti vastaava tuki. Toimijoilla ei ole käytännössä edellytyksiä tehdä hankintapäätöksiä ennen kuin tukimallit ovat selvillä.

Ilman hankintatukea raideliikenteen kilpailu Suomessa uhkaa tyrehtyä. Osa toimijoista ei välttämättä selviä pakollisista laiteinvestoinneistaan ja eurooppalaisittain poikkeuksellinen valtiontukilinjaus saattaisi merkittävästi vähentää ulkomaisten toimijoiden kiinnostusta tulla Suomen raidemarkkinalle.

Ilman ETCS-varustelun hankintatukea myös Suomen teollisuuden kilpailukyky väistämättä heikkenisi logistiikkakustannusten noustessa merkittävästi. Samalla junaliikenteen kilpailukyky niin matkustaja- kuin tavaraliikenteessä laskisi suhteessa muihin liikennemuotoihin.

Tavoitteena asiakaslähtöinen raideliikennemarkkina, jossa on kilpailua ja uusia palveluja

VR tukee aktiivisesti hallitusohjelman ja valtion tavoitteita lisätä kilpailua Suomen raideliikennemarkkinassa. VR on omalta osaltaan edistänyt markkinan kilpailuneutraliteettia keskittymällä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaan luopumalla asemista, yksityisraiteista, varikkokiinteistöistä ja maantielogistiikasta. VR tukee markkinaehtoista kilpailua myös myymällä junakalustoaan.

Selonteossa raideliikenteen lähtökohdaksi on asetettu markkinalähtöisyys. VR:n yksinoikeus matkustajaliikenteessä päättyi 31.12.2020 ja siitä lähtien kilpailu on ollut auki ja kaikilla halukkailla operaattoreilla on ollut vapaa pääsy rataverkolle. Kaukoliikenne on matkamäärillä mitattuna Suomessa 84-prosenttisesti lipputulorahoitteista. Kaukoliikenteestä

16 prosenttia on matkustajamäärillä mitattuna ostojunaliikennettä, kuten esimerkiksi yöjunaliikennettä.

VR katsoo, että Suomen raidemarkkinoita on tehokkainta kehittää 2030-luvulle tultaessa kokonaisuutena, joka perustuu asiakaslähtöiseen ja kuluttajien tarpeisiin vastaavaan markkinaehtoiseen liikenteeseen sekä sitä täydentävään julkisesti tuettuun alueelliseen henkilöjunaliikenteeseen. Tavoitteena on tehokas ja asiakaslähtöinen markkina, jossa kilpailu ja palvelut lisääntyvät sekä markkinaehtoisessa että ostojunaliikenteessä.

Kuten selonteossa todetaan, raideliikenteen tosiasiallista kilpailua ja markkinoille tuloa edistetään siirtämällä VR:n nykyisin omistamat varikkokiinteistöt riippumattomalle taholle kilpailuneutraliteetin varmistamiseksi. VR jatkaa keskittymistä rautatieoperaattorin ydinliiketoimintaansa henkilöjuna- ja tavarajunaliikenteessä.

Markkinaehtoisen henkilöjuna- ja tavarajunaliikenteen tulee antaa kehittyä jatkossakin markkinaehtoisesti, eikä niihin tule käyttää julkista tukea tai käyttää niiden tulovirtaa kaupallisesti kannattamattomien reittien tukemiseen.

Julkista rahoitusta ei pidä käyttää markkinaehtoisen henkilö- ja tavarajunaliikenteen kalustoon. Valtion omistamia markkinaehtoisen liikenteen kalustoyhtiöitä ei ole käytössä missään EU-maassa.

Kunnossapitomarkkinan kehittämistä tulee jatkaa markkinaehtoisuuden pohjalta. Oman kunnossapitoliiketoiminnan säilyttäminen junaoperaattorilla vahvistaa junaliikenteen toimintavarmuutta ja kustannustehokkuutta, mahdollistaa kilpailun kunnossapitomarkkinalla sekä tukee Suomen huoltovarmuutta.

Pitkäjänteinen ja ennustettava sääntely sekä vakaat investointiolosuhteet ovat välttämättömiä raideliikennemarkkinan kasvulle kehitykselle

Ostojunaliikenne on välttämätöntä maakuntien saavutettavuuden kannalta

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valmistelee parhaillaan julkisesti rahoitettavaan henkilöjunaliikenteeseen eurooppalaisittainkin hyvin merkittävää ja kauaskantoista rakenneuudistusta, jolla Suomi edistää kilpailua ja näyttää suuntaa Euroopan raidemarkkinalle Ruotsin vanavedessä.

Nykyisen ostojunaliikenteen suorahankinnan sijaan valtion ostama henkilöjunaliikenne seuraavalle 1.1.2031 alkavalle sopimuskaudelle tullaan kilpailuttamaan. Viime vuonna voimaan tulleella lainmuutoksella hallitus selkiytti 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.

VR katsoo, että ostojunaliikenne täydentää hyvin markkinaehtoista kaukojunaliikennettä. Valtion tavoitteena henkilöjunaliikenteen hankinnassa on ylläpitää junaliikenteen palvelutasoa ja joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Ostojunaliikenne parantaakin alueellista saavutettavuutta ja sillä mahdollistetaan junaliikenne reiteillä, joissa palveluja ei pystyttäisi tuottamaan markkinaehtoisesti.

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, tehokkaasta maankäytöstä ja pienemmistä hiilidioksidipäästöistä. Ostoliikenteen kasvattaminen edistäisi myös raideliikenteen kilpailua ja madaltaisi uusien toimijoiden kynnystä tulla Suomen markkinalle.

Ostojunaliikenteessä on kasvupotentiaalia, sillä useilla alueilla on halua käynnistää alueellista henkilöjunaliikennettä. Uusi liikenne edellyttää kuitenkin kaupunkien ja kuntien rahoitusta, sillä valtio on sitoutunut rahoittamaan vain nykyistä ostojunaliikennettä.

Kilpailun lisäämisen kannalta on erityisen tärkeää, että markkinan avautumiseen luodaan uskottava näkymä ja että tulevissa ostojunaliikenteen kilpailutuksissa onnistutaan ja niihin osallistuisi useampi junaoperaattori. Avainasemassa on se, miten Traficom järjestää kilpailutukset.

Jos kilpailutusalueet jäävät liian pieniksi, heikentää se liikenteen järjestämisen tehokkuutta – ja myös asiakaslähtöisyyttä, jos vaihtoyhteyksiä lisätään suorien yhteyksien tilalle. Pienissä kilpailutusalueissa kustannukset nousevat merkittävästi nykyisestä tasostaan.

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 perusti Suomen Ostoliikennekalusto Oy:n, joka siirtyi 1.11.2025 kokonaan valtion omistukseen. Kalustoyhtiöön siirtyy vaiheittain 2.3.2026 alkaen julkisesti tuetun ostoliikenteen nykyinen kalusto, joka koostuu lähijunista, kiskobusseista ja yöjunavaunukalustosta.

Julkinen kalustoyhtiö soveltuu parhaiten julkisesti rahoitettuun ostoliikenteeseen. Yhteiskunnan edun mukaista ei ole käyttää veroeuroja liikenteeseen tai kalustoon, joka järjestyy jo nyt markkinaehtoisesti. Julkisen kalustoyhtiön ulottaminen markkinaehtoisen kauko- ja tavaraliikenteen kalustoon vaatisi kalustoyhtiöltä satojen miljoonien eurojen kalustoinvestoinnit. Selonteossa tuodaan hyvin esille, että jo pelkästään ostoliikenteen kalustoyhtiön kalustoinvestoinnit tulevat nostamaan ostoliikenteen kustannuksia merkittävästi. Myös ostoliikenteen uusi järjestämistapa nostaa julkisen sektorin vastuita ja kustannuksia.

VR korostaa, että julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen uudistuksessa on varmistettava riittävä rahoitus lipputuloilla kannattamattomalle ostoliikenteelle myös 2030-luvulla. Rahoituksesta päätetään vuonna 2027 alkavalla hallituskaudella. VR kannattaa junaliikenteen jatkamista kaikilla nykyisillä ostojunareiteillä, mukaan lukien kiskobussireitit, sillä ostojunaliikenne on alueiden saavutettavuuden kannalta välttämätöntä.

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

Matkaketjujen edistäminen yhteistyön ja kaupallisten sopimusten avulla

VR on rakentanut matkaketjuja tarjoamalla junamatkojen yhteyteen liityntä- sekä jatkoyhteyspalveluita, kuten esimerkiksi paikallisliikenteen lipunmyyntiä, liityntäpysäköintiä, taksipalveluita, auton vuokrausta sekä kaukoliikenteen yhteysbusseja.

VR on yhdessä Finnairin ja Finavian kanssa pitänyt myös tärkeänä, että liikennepalvelujen järjestämistä ja julkisin varoin hankittavaa ostopalveluliikennettä ohjataan liikennemuotoneutraaliksi siten, että liikenteen ostorahoitusta tarkastellaan multimodaalisena kokonaisuutena kulkumuotokohtaisen tarkastelun sijaan.

Matkustamisen kasvua voidaan tukea matkaketjuilla, jossa matkustaminen on saumatonta ja vaihdot toiseen ovat sujuvia. Matkaketjujen toimivuus ja kannattavuus edellyttää, että niiden rakentaminen perustuu jatkossakin yhteistyöhön ja kaupallisiin sopimuksiin.

Julkisen rahan tarkoituksenmukaisen käytön kannalta olisi tapauskohtaisesti tutkittava, onko ostolentoliikenteelle muita kestävämpiä keinoja, vaikka matka-aika ylittäisikin kolme tuntia. Suomessa on tulkittu, että maakuntalentoja tulee hankkia, mikäli alle kolmen tunnin matka-aikaan ei päästä muilla kulkumuodoilla. EU-asetus (1008/2008 artikla 16) ei kuitenkaan tällaista vaadi.

Junaliikenne on lähtökohtaisesti energiatehokas ja vähäpäästöinen liikennemuoto ja ratkaisevassa asemassa, kun tavoitteena on ilmastonmuutoksen hillitseminen. Siksi tavoitteissa tulisi korostaa raideliikenteen roolia päästöjen vähentämisessä ja ympäristön suojelemisessa.

Huoltovarmuus ja junaliikenteen yhteydet länteen entistä tärkeämpiä

VR pitää erittäin hyvänä, että selonteossa korostuu tarve varautua liikennejärjestelmän poikkeusoloihin, parantaa läntisiä liikenneyhteyksiä sekä kehittää sotilaallista liikkuvuutta ja huoltovarmuutta.

Huoltovarmuuden kannalta liikenneyhteydet länteen ja kansainvälinen saavutettavuus ovat entistä tärkeämpiä. VR kannattaa pohjoismaista yhteistyötä, jolla kehitettäisiin raideyhteyksiä länteen Pohjois-Suomen kautta. Tärkeimpiin vientisatamiin Suomessa tarvitaan sujuvat raideliikenneyhteydet ja riittävä satamaraiteisto. Kemin ja Oulun satamayhteyksiä tulee kehittää huoltovarmuuden parantamiseksi.

On hyvin positiivista, että hallitus on myöntänyt ostoliikennerahoituksen Suomen ja Ruotsin välisen säännöllisen matkustajaliikenteen käynnistämiseksi. Toimivat kansainväliset yhteydet mahdollistaisivat junamatkailun Ruotsin kautta edelleen Norjaan ja Keski-Eurooppaan ja palvelisivat myös työmatkaliikennettä Perämerenkaaren alueella.

VR kannattaa rinnakkaiseen eurooppalaiseen raideleveyteen perustuvan Rail Nordican radan suunnittelua Torniosta Kemiin asti. Liikennöinti eri raideleveyksillä edellyttää lisäksi multimodaalisen siirtokuormausterminaalin rakentamista. Mahdollisuus ajaa suomalaisen raideleveyden sähköjunia päärataa etelästä pohjoiseen tulee säilyttää myös nykyisellä kalustolla.

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

Junakuuluvuutta edistetään laajassa yhteistyössä

Junamatkustajien nettiyhteydet ja matkapuhelinten kuuluvuus ovat parantuneet viime vuosina VR:n ja teleoperaattoreiden tekemien toimien ansiosta.

VR on investoinut noin viisi miljoonaa euroa junien verkkoteknologian ja wifi-laitteiston parantamiseen, mikä mahdollistaa matkustajille noin viisi kertaa nopeamman wifi-yhteyden junamatkan aikana. Uusimpien mittausten mukaan VR-wifin hyvä käyttökokemus junassa toteutuu niillä rataosuuksilla, jossa on yhteyden tarjoamiseksi tarvittavat tukiasemat. Tämän myötä matkustajien kokonaisuustyytyväisyys VR-wifiin on kehittynyt positiivisesti.

VR parantaa myös junakuuluvuutta matkustajien käyttäessä oman puhelinoperaattorinsa verkkoa puheluihin tai mobiilidataan. VR on aloittanut kaukojunien ikkunoiden laseroinnin parantaakseen puheluiden ja mobiilidatan kuuluvuutta junissa. Ikkunalasien laseroinnilla saadaan parempi vaikutus kuuluvuuteen kuin erillisillä toistimilla, joita on junissa tällä hetkellä kuuluvuuden parantamiseksi.

VR ei kuitenkaan pysty pelkästään omilla toimillaan vaikuttamaan junakuuluvuuteen koko rataverkolla. Radoilla on valitettavasti yhä katvealueita, joissa on huono signaalitaso tai ei ole riittävää tiedonsiirtonopeuden kapasiteettia.

Näillä alueilla VR-wifin, puheluiden ja mobiilidatayhteyksien parantamiseksi tarvitaan teleoperaattoreiden markkinaehtoisia panostuksia verkkoon ja tukiasemiin. Teleoperaattorit investoivat vuosittain merkittävästi mobiiliverkkoihin, ja osa investoinneista kohdistuu myös radanvarsialueille. Teleoperaattorit ovat tehneet omia toimenpiteitään (mm. uusien tukiasemien rakentaminen, vanhojen tukiasemien modernisointi ja kapasiteetin lisäykset) junakuuluuden parantamiseksi. Telemastojen rakentaminen ei kuulu kilpailuneutraalissa toimintaympäristössä VR:n eikä muidenkaan tulevien kilpailevien rautatieyhtiöiden vastuulle.

VR katsoo, että junakuuluvuutta edistetään yhteistyössä junaoperaattoreiden, kaluston omistajien, teleoperaattorien, mastoyritysten, kuntien ja viranomaisten kanssa. Yhteyksien parantaminen vaatii markkinaehtoisia panostuksia verkkoon ja tukiasemiin.

Selonteossa todetaan viestintäyhteyksistä, että ”valtio kannustaa VR-Yhtymää hakemaan ratkaisuja, joilla matkaviestintäverkkojen kuuluvuus junissa paranee.” Kun valtio tavoittelee raidemarkkinan kilpailun lisäämistä ja aitoa monitoimijaympäristöä, se ei voi kohdistaa vastuuta junaliikenteen viestintäyhteyksistä yksin VR:lle. Jatkossa vastuu on myös valtiolla, sillä valtion ostoliikenteen kalustoyhtiön perustamisen jälkeen ostojunaliikenteessä liikennöidään valtion ostoliikenteen kalustoyhtiön omistamalla junakalustolla ja 2030-luvulla operaattorina voi olla jokin mu yhtiö kuin VR.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet, viestintä ja vastuullisuus