

Eduskunnan liikenne- ja viestintävaliokunta

Asia: VNS 12/2025 vp

VR-Yhtymä Oyj:n lausunto valtioneuvoston maaseutupoliittisesta selonteosta

VR-Yhtymä Oyj (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua näkemyksensä valtioneuvoston maaseutupoliittisesta selonteosta.

VR:n keskeisimmät näkemykset:

- Kansallisen maaseutuvision toteutumisen ja maaseudun elinvoimaisuuden ylläpitämisen yhtenä perusedellytyksenä on, että alueiden saavutettavuus kyetään turvaamaan toimivilla liikenneyhteyksillä 2030-luvulla.
- Julkisesti rahoitettu henkilöjunaliikenne parantaa osaltaan alueellista saavutettavuutta, ja sillä mahdollistetaan junaliikenne niillä reiteillä, joissa palvelua ei pystytä tuottamaan markkinaehtoisesti. VR kannattaa ostojunaliikenteen jatkamista kaikilla nykyisillä ja hallituksen päättämällä uusilla ostojunareiteillä, mukaan lukien kiskobussiliikenne.
- 2030-luvun ostojunaliikenteelle on varmistettava riittävä julkinen rahoitus. Rahoituksesta päätetään vuonna 2027 alkavalla hallituskaudella. Ostojunaliikenteen jatkaminen valtion tai kuntien rahoituksella on välttämätöntä.
- Erityisesti maaseutualueiden liikenneyhteyksien haasteena on liikenneväylien mittava korjausvelka, joka on kohdistunut pienemmille ja vähemmän liikennöidyille väylille. Korjausvelan kasvu heikentää niin maanteiden kuin rataverkon nykyistä kuntoa. Valtiontalouden vaikeassa tilanteessa tulisi infrahankkeissa ensisijaisesti keskittyä parantamaan perusväylänpitoa.
- Maaseudun mobiili- ja valokuituyhteyksien parantamiseksi tarvitaan teleoperaattoreiden markkinaehtoisia investointeja. Julkista tukea ei ole odotettavissa tulevina vuosina valtionalouden hyvin heikon tilanteen takia.

Ostojunaliikenne parantaa maaseutualueiden saavutettavuutta

VR haluaa lausunnossaan kiinnittää huomiota alueellisen saavutettavuuden merkitykseen yhtenä maaseudun elinvoimaisuuden perusedellytyksenä. VR pitää tärkeänä selonteon suositusta vahvistaa liikkumisen, liikenteen ja logistiikan edellytyksiä maaseutualueilla Liikenne 12 -suunnitelman linjausten pohjalta.

10.3.2026

Julkinen

Maaseutualueilla asuu noin 30 prosenttia väestöstä, minkä vuoksi hyvät liikenne- ja tietoliikenneyhteydet muodostavat perustan maaseutualueiden elinvoimaisuudelle, työssäkäynnille, elinkeinotoiminnalle ja palveluille. Toimivat liikenneyhteydet edistävät myös kotimaan matkailua ja monipaikkaisuuden yleistymistä. Tässä kaikessa junaliikenteellä on iso rooli, mistä kertoo, että kaukojunaliikenteen matkamäärissä on rikottu kautta aikojen ennätykset kolmena vuonna peräkkäin.

Vaikka Suomi on varsin hyvin sisäisesti saavutettavissa markkinaehtoisella kaukojunaliikenteellä, monelle kaupunki- ja maaseutualueelle sitä ei kuitenkaan ole tarjolla. Esimerkiksi koko Lapin junaliikenne yöjunineen Kemijärvelle ja Kolariin on ostoliikennettä, kuten myös kiskobussiliikenne Savonlinnan ja Parikkalan välillä ja Pohjois-Karjalassa Joensuusta Lieksaan ja Nurmekseen. Myös junaliikenne Kuopio–Kajaani–Oulu–Rovaniemi–Kemijärvi-reitillä on ostojunaliikennettä.

Alueellisella ostojunaliikenteellä varmistetaan valtakunnallisten yhteyksien ohella maakuntakeskusten väliset toimivat yhteydet. Se täydentää hyvin markkinaehtoista matkustajajunaliikennettä ja koko liikennejärjestelmää.

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom valmistelee parhaillaan julkisesti rahoitettavan henkilöjunaliikenteen kilpailuttamista 1.1.2031 alkavalle sopimuskaudelle. Ostojunaliikenteessä on kasvupotentiaalia, sillä useilla alueilla on halua käynnistää alueellista henkilöjunaliikennettä. Uusi ostojunaliikenne edellyttää kuitenkin kaupunkien ja kuntien rahoitusta, sillä valtio on sitoutunut rahoittamaan vain nykyistä ostojunaliikennettä sekä tulevaa Rauman, Haaparannan ja Hanko–Helsingin ostojunajunaliikennettä.

Ostojunaliikenteen haasteena on, että Traficomien suunnittelema ostojunaliikenteen järjestämismalli ja tulevat kalustohankinnat lisäävät valtion suoria kustannuksia. Traficomien arvion mukaan julkisen tuen tarve ostojunaliikenteelle 2030-luvulla on vuosittain arviolta noin 70–140 miljoonaa euroa, kun tähän asti määräraha valtion budjetissa VR:ltä tilatulle ostojunaliikenteelle on ollut vuosittain noin 35 miljoonaa euroa.

2030-luvun ostojunaliikenteen rahoituksesta päätetään vuonna 2027 alkavalla hallituskaudella. Traficomien tekemässä *Henkilöliikenteen raidemarkkinat ja palvelut Suomessa 2030-luvulla* -selvityksessä todetaan, että julkinen tuki on välttämätöntä alueellisen junaliikenteen ylläpitämiseksi ja kehittämiseksi. Ilman julkista tukea junayhteydet voisivat lakata tai vähintään heikentyä, mikä vaarantaisi alueiden saavutettavuuden ja asukkaiden päivittäisen liikkumisen.

VR pitää tärkeänä, että julkisesti rahoitetun henkilöjunaliikenteen uudistuksessa varmistetaan riittävä rahoitus lipputulolla kannattamattomalle ostoliikenteelle, joka kilpailutetaan. VR kannattaa ostojunaliikenteen jatkamista kaikilla nykyisillä ja hallituksen päättämällä uusilla ostojunareiteillä eli reiteillä, joissa junaliikennettä ei voida ylläpitää markkinaehtoisesti. Tämä tavoite tulisi huomioida maaseutupolitiikan selonteon liikennettä koskevassa suosituksessa.

Rataverkon korjausvelan kasvu uhkaa maakuntien toimivia junayhteyksiä

Kotimaan saavutettavuuden ja junaliikenteen yhteyksien näkökulmasta perusedellytys on, että Suomessa on toimiva rataverkko. Uhkana on, että valtion ratojen peruskunnossapitoon

10.3.2026

Julkinen

ei ole riittänyt tarpeeksi rahaa, ja rataverkon korjausvelka on jo nyt kasvanut noin 1,7 miljardiin euroon.

Ratojen korjausvelalla on välitön rataverkon ja junaliikenteen palvelutasoa ja toimivuutta heikentävä vaikutus, minkä takia korjausvelan kasvu on saatava taitettua. Ilman toimenpiteitä korjausvelka uhkaa myös Suomen huoltovarmuutta pitkällä aikavälillä.

Positiivista on, että Liikenne 12 -suunnitelman mukaisesti valtio aikoo nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa vuosiksi 2030–2037. Tämä kuitenkin vasta taittaa korjausvelan kasvun, ei vähennä sitä.

Tulevien vuosien valtiontalouden vaikeassa tilanteessa infrahankkeissa tulisikin keskittyä huolehtimaan ensisijaisesti perusväylänpidosta ja pääväylien nykyisen palvelutason säilyttämisestä. Painopisteen siirtäminen perusväylänpitoon merkitsee, että valtiontalouden niukan liikkumatilan vuoksi uusiin ratakankkeisiin tehtävät investoinnit on tulevana vuosina priorisoitava tarkasti ja toteutettava mahdollisuuksien mukaan aiempaa kustannustehokkaammin.

Liikenne 12 -suunnitelmaa koskevassa lausunnossaan VR nosti pääradan tärkeimmäksi kehittämiskohteeksi rataverkolla. Maakuntien ja alueellista saavutettavuutta parantaisi, jos pääradan nykyistä liikenteellistä pullonkaulaa Pasilan ja Keravan välillä poistettaisiin rakentamalla Lentorata eli uusi kaksiraiteinen yhteys osuudelle Pasila–Lentoasema–Kerava. Lentorata parantaisi 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.

Matkaketjuilla voidaan parantaa jatkoyhteyksiä maaseudulle

VR on pyrkinyt parantamaan alueellisia liikenneyhteyksiä rakentamalla junamatkojen yhteyteen matkaketjuja, kuten esimerkiksi paikallisliikenteen lipunmyyntiä, liityntäpysäköintiä, taksipalveluita, auton vuokrausta sekä kaukoliikenteen yhteysbusseja.

Matkaketjujen merkitys kasvaa entisestään, kun eri liikennemuotoja on käytössä rajallisesti. Matkaketjujen toimivuus ja kannattavuus edellyttää, että niiden rakentaminen perustuu jatkossakin yhteistyöhön ja kaupallisiin sopimuksiin.

Verkkoyhteyksiä maaseudulla parannetaan kaupalliselta pohjalta

Maaseudulla tarvitaan riittävien liikenneyhteyksien ohella toimivat tietoliikenneyhteydet. Mobiili- ja laajakaistayhteyksien saatavuus vaikuttavat suoraan edellytyksiin asua, työskennellä ja yrittää suurten kaupunkien ulkopuolella.

Selonteossa myönnetään suoraan, että mobiiliverkkojen kattavuudessa on suuria eroja, kun vertaillaan maaseutualueita ja kaupunkeja. Noin 50 000 kotitaloutta on Traficomien arvion mukaan täysin nopean mobiiliverkon ulkopuolella.

Harvaan asuttujen alueiden verkkoyhteyksien puutteet vaikuttavat myös matkapuhelinten kuuluvuuteen junissa. Eri puolella Suomea on edelleen paljon katvealueita, joissa on huono signaalitaso tai ei ole riittävää tiedonsiirtonopeuden kapasiteettia.

10.3.2026

Julkinen

Selonteko suosittelee digitaalisen saavutettavuuden ratkaisukeinoiksi mm. julkisen tuen lisäämistä ja laajakaistayhteyden yleispalveluvelvoitteen kiristämistä. Tämä ei ole kuitenkaan kestävä ratkaisu, sillä tietoliikenneverkot on rakennettu markkinaehtoisesti. Julkista tukea ei ole myöskään odotettavissa valtiontalouden nykyisen hyvin heikon tilanteen takia. EU:n maaseuturahoitus on tällä hetkellä ainoa julkinen rahoituslähde laajakaistayhteyksien kehittämiseen.

Käytännössä maaseudun mobiili- ja valokuituyhteyksien parantamiseksi tarvitaan teleoperaattoreiden markkinaehtoisia investointeja. Teleoperaattorit ovat jo investoineet vuosittain merkittävästi verkkojen parantamiseen. Toimialan keskinäinen kilpailu, houkutteleva toimintaympäristö ja kysyntätekijät edesauttavat yksityisiä investointeja. Lisäksi tarvitaan laajaa yhteistyötä teleoperaattorien, kuntien, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Kun mobiiliverkkoihin investoidaan, parannetaan samalla junakuuluvuutta maaseudun katvealueilla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin

johtaja, yhteiskuntasuhteet, viestintä ja vastuullisuus