

12.2.2021

VR-Yhtymän kommentti kansanedustaja Jenni Pitkon kirjalliseen kysymykseen 11.2.2021

VR Group on vastuullinen yhteiskunnallinen toimija, jonka kalustostrategian lähtökohtana on junaliikenteen kulkumuoto-osuuden kasvattaminen 10 %:iin vuoteen 2030 mennessä. Merkittäviä junamatkustamisen suosioon ja asiakaskokemukseen liittyviä tekijöitä ovat kaluston kilpailukykyinen kunto, nopean matkustamisen mahdollistaminen ja esteettömyys.

VR haluaa palvella kaikkia asiakasryhmiä hyvin jatkossakin, minkä vuoksi se hankkii runsaasti uutta kalustoa lähijunaliikenteeseen. Uusien lähijunien käynnissä oleva hankinta on välttämätön korvausinvestointi, jolla varmistetaan liiketoiminnan jatkuvuus, kehittyminen ja kilpailukyky. Rautateiden henkilöliikenne Suomessa avautui kilpailulle täysimääräisesti 1.1.2021 vapaan pääsyn (Open Access) mallilla, jossa operaattorit voivat kilpailla samoilla rataosilla markkinaehtoisesti omalla kalustollaan.

VR:n uuden lähijunakaluston hankinta koskee alustavasti 25 SmX-junaa. Hankinnalla korvataan nykyisin liikenteessä olevat vanhat ja elinkaarensa päässä olevat 36 Sm2-lähijunaa ja 14 Eil- ja 3 Eilf-lähiliikennevaunua. Kyseessä on EU-hankinta, joka on arvoltaan noin 250 miljoonaa euroa. Sm2-lähijunilla ajetaan parhaillaan D-, G- ja M-junia pääkaupunkiseudulla ja Tampereella.

Hankintaan sisältyvillä optioilla otetaan huomioon myös muu elinkaarensa loppuun 2030-luvulla tuleva kalusto. Uusien junien lisäksi VR investoi Sm2-kaluston elinkaaren jatkoon vuosina 2020–2023. Liikennekelvottomista 14 Sm2-rungosta hyödynnetyillä varaosilla on mahdollistettu 36 liikenteessä olevan Sm2-rungon elinkaaren jatko, joka on suunniteltu kestävän porrastetusti 2025–2030 saakka. Investoimalla liikenteeseen ja reserviin jäävän 14 Eil- ja 3 Eilf-kaluston peruskorjauksiin voidaan vapauttaa Sm2- ja Sm4-sähköjunakalustoa uusille reiteille liikenteen tilaajan näin halutessa.

Kierrätettävien Eil-, Eilf- ja yksikerroksisten IC-kalustoyksiköiden osalta huoltojärjestelmän mukainen peruskorjaus ja ovien uusiminen olisi edellytys elinkaaren jatkamiselle. Vaunujen tasonnostoinvestointi vastaamaan nykyisiin asiakastarpeisiin ja mm. esteettömyyssäätelyyn ei ole teknis-taloudellisesti järkevää. Eil- ja yksikerroksisten IC-junat soveltuisivat myös huonosti tiheään ja nopearytmisen lähiliikenteen tarpeisiin veturivetoisuutensa, ylimääräistä ratakapasiteettia varaavan hitautensa ja vähäisen ovimääränsä vuoksi.

Kaikki VR:n kierrättämät kalustoyksiköt ovat keski-ikältään 30-40 vuotta, eivätkä ne kelpaa liikennekäyttöön ilman mittavia investointeja. Kierrätettävä kalusto ei vastaa nykypäivän esteettömyys- ja matkustusmukavuusvaatimuksia, eikä se ole soveltuvaa kaupalliseen liikenteeseen. Kalusto ei ole myöskään liikennekelpoista rautatieturvallisuutta koskevan sääntelyn, eikä vallitsevan turvallisuusjohtamisjärjestelmän mukaan.

Kalustosarjan vaiheittainen elinkaaren alasajo ja kierrätettävien kalustoyksiköiden varaosien ja materiaalin hyödyntäminen liikenteessä olevaan kalustoon on

12.2.2021

tyypillinen ja kokonaistaloudellisestiärkevin sekä resurssiviisain tapa poistaa ikääntyvää kalustoa liikenteestä. VR:n kalustostrategian elinkaaritarkastelun aikajänne vastaa LVM:n vuonna 2017 julkaistun raportin elinkaarianalyysia.

Yhteenkään esteelliseen vaunuun ei ole tehty kalliita teknisiä muutostöitä esteettömyyden saavuttamiseksi. Sen sijaan junakokoonpanoihin on sisällytetty esteettömiä vaunuja, jotta olemme pystyneet tarjoamaan esteettömiä junavuoroja mahdollisimman kattavasti.

VR:n kaukoliikenteen junakalustosta 98 % on jo esteetöntä. Kaukoliikenteen junavuoroista noin 88 % ajetaan esteettömällä junakalustolla. Lähiliikenteen osalta VR:n operoima HSL-lähiliikenne on 100 % esteetöntä (Flirt- eli Sm5-kalusto). Liikenne- ja viestintäministeriön VR:ltä ostamassa HSL-alueen ulkopuolisessa lähiliikenteessä on käytössä sekä esteetöntä Sm4- että esteellistä Sm2- ja Eil-kalustoa. Kaikilla uusilla käynnistettävillä yhteysväleillä tulee pystyä tarjoamaan esteettömiä junavuoroja. Toisin sanoen uusia reittejä ei voi avata esteellisellä kalustolla.

VR käy jatkuvaa tiivistä vuoropuhelua kaupunkien ja maakuntien kanssa alueellisen lähijunaliikenteen kehittämiseksi. VR:llä on vahva tahtotila ajaa junaliikennettä kaikilla alueilla ja rataosuuksilla, joilla on kysyntää, joko markkinaehtoista tai ostoliikennettä. Myös ratakapasiteetti ja tavaraliikenteen määrä rataosalla vaikuttaa henkilöliikenteen lisäämiseen. Sen sijaan kaluston kierrätys ei vaikuta alueellisen lähijunaliikenteen järjestämiseen millään alueella.

Lyhyellä aikavälillä käynnistettäviin uusiin junavuoroihin voi olla mahdollista hyödyntää jo liikenteessä olevaa kalustoa muokkaamalla juna- ja/tai kalustokiertoa. Sekä Tampereen M-junapilotissa että Kouvola-Kotka-välin tehostetussa lähijunaliikenteessä tehostettiin jo alueella käytössä olleen kaluston käyttöä liikenneraikenteessä. Tampereella otettiin myös yksi Sm2-yksikkö lisää käyttöön. Vähintään kaksi lähijunakalustorunkoa on reservissä käytettävissä alueelliseen lähijunaliikenteeseen, mikäli ostoliikennerahoitustasoa nostetaan ja esteettömien junavuorojen tarjonnan vaatimus täyttyy.

Keskipitkän aikavälin (5–6 vuotta) kehittyvät lähijunaliikennetarpeet on huomioitu VR:n uuden SmX-lähijunakaluston hankinnassa. SmX-hankinnan optiotilasmäärillä varaudutaan korvausinvestoinnin lisäksi liikenteen ja matkustajamäärien mahdolliseen lisäykseen, mikäli ostoliikennerahoitusta tullaan Suomessa lisäämään ja/tai matkustajamäärät kehittyvät perusuraa nopeammin.

Pitkän aikavälin hankkeisiin, kuten 12-vuotiseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, kalusto voidaan aina järjestää, sillä suunnittelulle ja kaluston hankinnalle on riittävästi aikaa. Tämäkin edellyttää toki sitä, että liikenteen rahoitus ja sopimukset liikennöinnistä mahdollistavat tämän.

VR:llä on käytössä yhteensä noin 400 vaunua kaukoliikenteessä ja yli 60 kahden vaunun runkoa lähi- ja taajamaliikenteessä. Lisäksi VR:llä on käytössä 17 Pendolino-junaa ja 16 kiskobussia. HSL:n käytössä on 81 Flirt-junaa, ja ne omistaa Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy.