



Lausuntopalvelu.fi

Lausuntopyyntö 3.4.2023

Lausunto henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla –arviomuiistiosta

Etelä-Savon maakuntaliiton lausunto on yhtenäinen Etelä-Karjalan, Kainuun, Pohjois-Karjalan ja Pohjois-Savon maakuntaliittojen lausuntojen kanssa.

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

- EU kannustaa rautateiden kulkumuoto-osuuden kasvattamiseen. Suomen (ja EU:n) hiilineutraaliustavoitteet edellyttävät nykyistä laajempaa raideliikenteeseen satsaamista.
- Henkilöjunaliikenteen suosio on kasvanut vahvasti viime vuosina, ja kasvun odotetaan jatkuvan edelleen. Traficomien tuoreimpien liikenne-ennusteiden mukaan henkilöjunaliikenteen kasvu kuitenkin taittuu. Tämä ennuste perustuu pitkälti siihen, että henkilöautokannan sähköistymisen myötä autoilun kustannukset pienenevät ja tämä parantaa henkilöautoilun kilpailukykyä verrattuna junaliikenteeseen. Tässä ennusteessa ei kuitenkaan huomioida sitä, että myös sähköautoilua tultaneen tulevaisuudessa verottamaan esim. kilometriperustaisella verotuksella tai muulla tavoin, joten ennusteeseen tulee suhtautua varauksella. Hinnan lisäksi ihmiset tekevät valintoja myös matkan helppouden ja nopeuden perusteella. Silloin juna on erinomainen vaihtoehto myös sähköautolle. Tämä korostuu erityisesti pidemmällä matkoilla. Lisäksi on suuri joukko ihmisiä, joilla ei ole varaa hankkia sähköautoa.
- Ratainfra välityskyvyn parantaminen on avainasemassa erityisesti yhteensovittaessa henkilö- ja tavaraliikennettä yksiraiteisilla rataosilla. Arviomuiiston mukaan toimintaympäristömuutokset nostavat esille myös uusia välityskykyyn liittyviä kysymyksiä, esimerkiksi Karjalan radalla Imatra-Joensuu välillä. Myös Savon radalla tilanne on mielestämme vastaava.

2. Mielipiteenne Open Access –periaatteen toimivuudesta palveluiden kehittämiseksi ja kilpailun lisäämiseksi Suomen rautatieliikenteen markkinoilla perusteluineen?

- Yleisesti ottaen Open Access -periaate on keino lisätä kilpailua rautatieliikenteen markkinoilla. Periaatteen mukaan radanomistajan tulee tarjota tasapuoliset ja syrjimättömät kilpailuolosuhteet rautatieliikenteen harjoittamiseen kaikille liikenteenharjoittajille. Tämä tarkoittaa, että liikkuvan kaluston tulee olla neutraalilla osapuolella omistuksessa siten, että kaikki mahdolliset kilpailutukseen osallistuvat voivat hyödyntää kalustoa.

- Open Access -periaatteen etuna on, että se edistää markkinoiden avoimuutta ja lisää uusien toimijoiden mahdollisuutta päästä markkinoille. Tällä hetkellä suurimman esteen avoimesti kilpailluille markkinoille ja avoimelle, syrjimättömälle kilpailutukselle Suomessa muodostaa liikkuvan kaluston omistajuus ja pääsy varikoille. Liikkuvan kaluston omistus olisikin lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisinta keskittää tulevaisuudessa julkisomisteiseen kalustoyhtiöön.
- Suomen markkinat ovat kalustovalmistajien näkökulmasta melko pienet ja muun muassa poikkeava raideleveys poistaa yhteishankintojen ja -käyttöisyyden mahdollisuudet. Käytännössä siis Suomen markkinoille tuloa harkitseva yritys joutuisi sitoutumaan isoon kalustosarjaan sen koko elinkaaren ajaksi. VR:n nykyinen tosiasiallinen monopoliasema henkilöjunaliikenteessä ei edesauta kotimaisten rautatiemarkkinoiden ja kokonaisvaltaisen rautatieliikennepolitiikan kehittämistä, sillä se ei mahdollista muiden yritysten markkinoille tuloa Suomessa. Tällöin kilpailusta saatavat mahdolliset yhteiskunnalliset hyödyt jäävät toteutumatta. Suomessa tulisi pyrkiä purkamaan yhden toimijan asemaa ja suljettuja markkinaolosuhteita.
- Henkilöjunaliikenteen markkinoiden avaaminen uusille toimijoille voi tapahtua joko vapauttamalla kilpailu tai kilpailuttamalla henkilöjunaliikennettä. Suomen erityisten liikenneolosuhteiden vuoksi (pieni markkina, raideleveys) kilpailun lisääntyminen parantaisi palvelujen laatua ja edistäisi innovaatioita. Tämä kuitenkin vaatii pitkäjänteistä liikennepolitiikkaa.

3. Mitä muita kuin muistiossa esitettyjä näkökulmia tulisi ottaa huomioon määrittäessä tulevaa palvelutasoa?

- Palvelutasomäärittelyssä painotettava: 1) alueellinen saavutettavuus (vuorotarjonnan määrän lisäksi vuorojen molemmin suuntainen aikataulusopivuus), 2) matkaketjun jatkuvuus ja sujuvuus (ml. eri operaattoreiden koordinaatio), 3) matkustusmukavuus (palvelutarjonta, kalustovaatimukset ml. tietoliikenneyhteyksien jatkuva toimivuus), 4) yöjunaliikenteen palvelutarjonnan parantaminen (Savon ja Karjalan radat sekä Joensuu-Pieksämäki-Jyväskylä-Tampere-Turku; lisäksi arvioitava Itä-Suomen ja Lapin välisen yöjunaliikenteen edellytykset)
- Muistiossa ei puhuta mitään alueellisesta oikeidenmukaisuudesta esim. lähekkäisten maakuntakeskusten välillä suositellaan tarjottavan mahdollisuutta tehdä arkisin työssäkäyntimatka joukkoliikenteellä. Tavoite koskee niitä maakuntakeskuksia, joiden välinen matka-aika on noin 90 minuuttia tai alle. Esimerkiksi itäisessä Suomessa ratojen alhainen nopeustaso aiheuttaa sen, ettei tällaisiin matka-aikoihin pystytä. Tämä edellyttäisi myös rataverkon parantamista ja nopeustason nostoa. Tämä koskee Savon ja Karjalan ratoja sekä myös poikittaisia, erityisesti parantamattomia ja sähköistämättömiä poikittaisia ratayhteyksiä.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

- Julkisomisteisen kalustoyhtiön perustaminen on tärkeää, jotta myös muiden yritysten kuin VR:n on mahdollista tulla Suomen markkinoille.
- Ratainfran välityskyvyn parantaminen tietyin paikoin ja sähköistäminen pääosin on edellytys henkilöjunaliikenteen kehittämiselle.

5. Kuinka parhaiten mielestänne taataan toimijoiden syrjimätön pääsy kalustoon, varikoille, asemille ja huoltopalveluihin?

- Liikkuvan kaluston omistus olisi tarkoituksenmukaisinta keskittää julkisomisteiseen kalustoyhtiöön.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

- Koko rataverkon osalta ennakoitavissa olevaa palvelutasoa ei synny ilman julkista hankintaa. Eli yhteiskunnan ostamaa liikennettä tarvitaan jatkossakin palvelutason turvaamiseksi koko maassa. Kuten linja-autoliikenteessä on nähty myös markkinaehtoinen liikenne saattaa loppua yllättävänkin nopeasti ja tällaisissa tapauksissa pitää varautua siihen, että palvelutason turvaamiseksi pitää olla mahdollisuus ostoliikenteen lisäämiseksi myös nopealla aikataululla eli viranomaisen on tällöin kilpailutettava toivottua palvelutasoa vastaavat hankinnat PSO-asetuksen mukaisesti.
- Ajatus siitä, että myös nykyistä markkinaehtoista liikennettä voi olla tarkoituksenmukaista ottaa mukaan kilpailutettaviin kokonaisuuksiin, on periaatteessa hyvä. Näin voidaan varmistua palvelutasosta ja paketoita korkeamman kannattavuuden reittejä tukemaan matalamman kysynnän reittejä. Tässä kuitenkin voi olla riskinä, että kilpailun voittanut operaattori pyrkii pääsemään kannattamattomista reiteistä eroon tavalla tai toisella.
- Yksi infraan liittyvä haaste on myös henkilöjunaliikenteen hyödyntämien asemien omistajuus. Kuten arvomuistiossa todetaan asemien monitoimijaympäristö ja vastuiden epäselvä jakautuminen eri toimijoiden välillä on heijastunut hankaluuksina niin lakisääteisten tehtävien järjestämisessä kuin asemien yleisessä kehittämistyössäkin. Erityisesti tilanteessa, jossa henkilöliikennettä haluttaisiin aloittaa uudelleen rataosilla, joilta se on aikoinaan lakkautettu, ollaan nyt tilanteessa, että koko asemainfra tulisi rakentaa käytännössä uudelleen. Nykyiset asemarakennukset ovat usein yksityisomistuksessa ja muu infra on joko purettu tai käyttökelvottomassa kunnossa. Tällöin uuden infran rakentaminen on käytännössä kuntien vastuulla. Valtion tulisi tällaisissa tapauksissa osallistua uuden infran rakentamiskustannuksiin merkittävällä osuudella.

7. Kuinka henkilöjunaliikenteen ostot tulisi organisoida, resursoida ja rahoittaa tulevaisuudessa?

- Kaukoliikenne on Suomessa pääosin markkinaehtoista ja se voisi jatkossakin toimia vapaan kilpailun oloissa – kuitenkin niin, että liikkuva kalusto on neutraalilla osapuolella omistuksessa ja kaikki mahdolliset kilpailutukseen osallistuvat voivat hyödyntää kalustoa vuokraamalla sitä.
- Kannattamattomien reittien operointi hoidettaisiin ostoliikenteenä kilpailuttaen. Myös ostoliikenteen operoijilla olisi mahdollisuus hyödyntää neutraalilla osapuolella omistuksessa olevaa kalustoa vuokraamalla sitä.
- Alueellisen henkilöjunaliikenteen järjestämisessä olisi hyvä tarkastella nykyistä Tampereen seudun kaltaista ratkaisua, jossa kunnat suunnittelevat kilpailutettavan liikenteen, LVM toimivaltaisena viranomaisena hoitaa kilpailutuksen, ja kunnat (mahdollisella LVM:n tuella) hankkivat liikenteen. Samaa mallia pitää pystyä soveltamaan kaikkialla Suomessa ja huomioida kuntien ja alueiden erilaiset resurssit osaamisen ja työvoiman saatavuuden suhteen.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

- Arviomuistiossa esitetystä aikataulusta tulee pitää kiinni.

- Suomen tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2035 mennessä, ja tieliikenteen päästöt muodostavat noin neljänneksen kaikista päästöistä. Liikenteen siirtämistä maanteiltä rautateille tulee kiirehtiä.

9. Voitte esittää lausunnossanne myös muita näkemyksiä aiheesta.

- Helsinki-Kerava-välin kehittäminen (Lentorata) on tärkeä hanke raideliikenteen kapasiteetin lisäämiseksi voimakkaasti kuormitetulla Pasila–Kerava-osuudella. Lentorata mahdollistaa yhdessä Itäradan kanssa 2030-luvulla itäisen Suomen kytkeytymisen Helsinki-Vantaalla kansainvälisiin lentoihin ja parantaa junaliikenteen häiriönsietokykyä.
- Henkilöjunaliikenteen kehittämisessä rautateiden digitalisaatiolla on tulevaisuudessa merkittävä rooli. Toteutuessaan digitalisaatio mahdollistaa kuljetusmäärien merkittävän kasvun ja matkaketjujen tehostamisen sekä lisää erityisesti myös liikennöinnin turvallisuutta. Kulunvalvonnan modernisointi (digiratahanke) on tärkeää myös itäiselle Suomelle, sillä se mahdollistaa enemmän ratakapasiteettia ja kustannustehokkuutta erityisesti yksiraiteisille rataosille. Rataverkon digitalisaatiossa valtion liikennehallinnon tulisi edetä ripeästi ja pyrkiä toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet ennen 2030-luvun loppua.

Lausunto on valmisteltu yhteistyössä Etelä-Savon maakuntaliiton, Pohjois-Savon liiton, Etelä-Karjalan liiton, Pohjois-Karjalan liiton ja Kainuun liiton kanssa.

Etelä-Savon maakuntaliitto

Pentti Mäkinen
Maakuntajohtaja

Jakelu lausuntopalvelu

Tämä asiakirja on allekirjoitettu sähköisesti maakuntaliiton asianhallintajärjestelmässä.