



Lausunto: Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla

Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) on pyytänyt Keski-Suomen liitolta lausuntoa henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla -arviomuistiosta. Lausunnon antamisen määräaika on 19.5.2023. Keski-Suomen liitto kiittää lausuntomahdollisuudesta.

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Henkilöjunaliikenteellä on jo nykyisin tärkeä rooli osana liikennejärjestelmää sekä joukkoliikennettä. Henkilöjunaliikenteen merkitys tulee myös todennäköisesti kasvamaan tulevaisuudessa sen tehokkuuden ja ympäristöystävällisyyden takia. Arviomuistiossa on tunnistettu henkilöjunaliikenteen hyödyt verrattuna henkilöliikenteen muihin kulkumuotoihin erityisesti kaupunkijunaliikenteessä, kaupunkien välisessä junaliikenteessä sekä yöjunaliikenteessä. Keskeinen merkitys henkilöjunaliikenteen hyödyntämismahdollisuuksiin on myös alue- ja yhdyskuntarakenteella.

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

Suomen henkilöjunaliikennemarkkinoilla on ollut voimassa jo useamman vuoden niin sanottu Open Access –malli. Open Access -mallin mukaan yritykset hyödyntävät omaa kalustoa ja samoilla reiteillä voi toimia useita rautatieyrityksiä. Operaattorit kilpailevat samoilla rataosilla markkinaehtoisesti omalla kalustollaan. Kuten arviomuistiossa todetaan, uusia markkinaehtoisia rautatieyrityksiä, jotka toimivat henkilöjunaliikenteessä, ei ole Suomeen vielä ilmaantunut. Open Access –malli ei siis sellaisenaan takaa asiakaslähtöistä ja kehittyvää valtakunnallista junaliikennettä edes korkeamman kysynnän yhteysväleillä. Arviomuistiossa todetaan edelleen, että Suomessa Open Access-mallin toimivuuden haasteina ovat muun muassa markkinoiden pieni koko, demografia sekä poikkeava raideleveys. Muistiossa tuodaankin esiin, että suomalaisista erityispiirteistä johtuen Suomen rautatieliikenteen markkinoilla toimiminen voisi olla kannattavaa ja mahdollista yhdistämällä sopimusliikennettä ja markkinaehtoista liikennettä.

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

Osana Liikenne 12- suunnitelman toteutusta liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut selvityksen työssäkäynti- ja työasiayhteyksien liikenteellisen ja laadullisen palvelutason määrittelystä joulukuussa 2022. Työssä on tunnistettu yhteysvälit ja niiden tavoitteet maakuntakeskusten välisten työssäkäyntimatkojen ja työasiamatkojen palvelutasolle.

Selvityksen loppuraportissa suositellaan tavoitteeksi mahdollisuutta tehdä joukkoliikenteellä arkisin yhden päivän aikana työssäkäynti- tai työasiamatka Helsinkiin. Tavoitteena on myös, että Helsingistä olisi arkisin voitava tehdä maakuntakeskuksiin työasiamatka yhden päivän aikana.

Lisäksi lähekkäisten maakuntakeskusten välillä suositellaan tarjottavan mahdollisuutta tehdä arkisin työssäkäyntimatka joukkoliikenteellä. Tavoite koskee niitä maakuntakeskuksia, joiden välinen matka-aika on noin 90 minuuttia tai alle. Määrittelyn mukaisena työssäkäynti- ja työasiayhteytenä on selvityksessä tunnistettu Jyväskylä-Seinäjoki sekä Jyväskylä-Tampere välit.

Selvityksen mukaan muiden vierekkäin sijaitsevien maakuntien maakuntakeskusten välillä suositellaan tarjottavaksi mahdollisuutta tehdä työasiamatka julkisella liikenteellä, jos yhteydelle on kysyntää.

Palvelutason määrittelyssä tulee huomioida joukkoliikenne kokonaisuutena eli myös muu joukkoliikenne sekä sujuvat matkaketjut eri kulkumuotoja hyödyntäen. Henkilöjunaliikenteen houkuttelevuuteen liittyy oleellisesti myös matkustusmukavuus (mm. hyvä palvelutaso, matka-aika, toimivat tietoliikenneyhteydet junassa), mikä on hyvä palvelutason määrittelyssä huomioida. Palvelutasojen määrittämistyössä tärkeää on myös riittävä vuoropuhelu alueiden ja muiden keskeisten toimijoiden kanssa.

Niin palvelutason määrittelyssä kuin raideliikenteen infrastruktuurin kehittämistarpeita pohtiessa on hyvä huomioida myös kansainvälisen saavutettavuuden näkökulma.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Henkilöjunaliikenteen infrastruktuurin osalta arviomuistiossa on tuotu esiin rataverkon kehittämistarpeita. Henkilö- ja tavaraliikenteen yhteensovitushaasteita ja välityskykyongelmia on mm. Tampere–Jyväskylä-välillä ja erityisesti sen yksiraiteisella osuudella Orivesi–Jyväskylä. Lisäksi mm. pääradalla välityskykyongelmia on koko välillä Helsinki–Tampere.

Rautatieliikenteessä avoin markkinoillepääsy edellyttää sitä, että kaikilla rautatieyrityksillä on yhtäläiset edellytykset saada ratakapasiteettia. Parhailaan käynnissä olevassa Tampere–Jyväskylä-ratahankkeessa suunnitellaan ja toteutetaan radan kehittämis- ja perusparannustoimenpiteitä. Suunnitelluilla toimenpiteillä parannetaan Tampere–Jyväskylä-välin sujuvuutta ja täsmällisyyttä sekä vähennetään radan häiriöherkkyyttä. Toimenpiteillä vaikutetaan osaltaan myös henkilöjunaliikenteen houkuttelevuuteen kulkutapamuotona.

Ylimaakunnallisena kehittämistarpeena ja maakuntakeskusten väliseen saavutettavuuteen liittyen on esillä ollut Seinäjoki–Jyväskylä rataosan sähköistämistarve. Henkilöjunaliikenteen näkökulmasta Seinäjoki–Jyväskylä-välin sähköistäminen mahdollistaisi parempitasoisen kaluston käytön yhteysvälillä.

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

Kts. vastaus kysymykseen 7.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Henkilöjunaliikenteen palveluiden talouden kannalta merkitsevää on, että kaikki palvelut maksavat huomattavasti enemmän kuin niistä saadaan lipputuloja. Henkilöjunaliikenteen palvelukokonaisuus on siis lähtökohtaisesti alijäämäinen. Lippujen hinnoittelulla on osaltaan vaikutusta myös henkilöjunaliikenteen houkuttelevuuteen. Liikennöinnin rahoituksen osalta arviomuistiossa todetaan, että kaupunki- ja taajamajunaliikenteissä tarvitaan julkista tukea myös tulevaisuudessa.

Muistion mukaan on myös erittäin epätodennäköistä, että kaupunkien välisen junaliikenteen kokonaistarjonta kasvaisi suunnitelmallisesti ja palveluihin sekä kalustoon syntyisi uutta investointihalukkuutta ilman julkisia hankintoja.

Henkilöjunaliikenteen ja ylipäänsä rataverkon infrastruktuurin rahoitusvastuu tulee olla valtiolla. Lisäksi rataverkon infrastruktuurin kehittämiseen (suunnitteluun ja toteutukseen) tulee EU:n CEF-rahoitusta hyödyntää aktiivisesti ja täysimääräisesti.

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

Arviomuistiossa on todettu, että keskittämällä hankintoja voidaan saavuttaa tehokkuutta ja skaalaetuja. Vastaavasti hajauttamalla hankintoja voidaan mahdollisesti paremmin vastata yksilöllisempiin tarpeisiin. Samalla hankinnat kuitenkin pienenevät ja hinta yleensä kasvaa. Hajautettu malli vaatisi toimiakseen kunnolla myös Suomen nykyistä rautatiemarkkinaa isommat markkinat. Edelleen muistiossa todetaan, että tulevaisuudessa tulisi arvioida alueellisessa liikenteessä myös muiden alueellisten viranomaisten roolia järjestelmässä rahoitusvastuun osalta. Perustarjonnan lisäksi on mahdollista hyödyntää yhteisrahoitettuja hankintamalleja, jossa kunnat ja alueelliset toimijat osallistuvat kilpailutettujen palveluiden suunnitteluun ja rahoittamiseen.

Tällä hetkellä liikenne- ja viestintäministeriö vastaa koko Suomea koskevista junaliikenteen ostoista. Arviomuistiossa yhtenä vaihtoehtona tuodaan esiin kyseisen tehtävän siirto Liikenne- ja viestintävirastoon.

Liikkuvan kaluston osalta muistiossa ehdotetaan, että omistus olisi lähtökohtaisesti tarkoituksenmukaisinta keskittää julkisomisteiseen kalustoyhtiöön. Liikkuvaa kalustoa voitaisiin näin hankkia tehokkaimmin ja suurimpina sarjoina keskitetysti ja pitkäjänteisesti.

Lisäksi tulevaisuudessa tulee linjata siitä, kuinka avoin ja syrjimätön pääsy kaluston kunnossapitoon varmistetaan huomioiden myös varikoiden hallintaoikeudet sekä vastuurajat kalustoyhtiön ja operaattorin välillä kunnossapidon osalta.

Lähtökohtaisesti muistiossa esiin tuodut alustavat linjaukset ovat kannatettavia, mutta vaativat vielä tarkempaa tarkastelua ja arviointia.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Arviomuistiossa esitetty hankkeen aikataulu vaikuttaa tiukalta. Kuten muistiossakin todetaan, henkilöjunaliikenteen palveluiden kilpailuttaminen ja mahdollisesti tehtävät muut

rakenteelliset muutokset vievät paljon aikaa. Osana hanketta on myös tärkeää käydä riittävää vuoropuhelua mm. kuntien ja alueiden kanssa.

Keski-Suomen liitto
Toimisto