

Lausunto liikenne- ja viestintäministeriölle henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla

Kaupunginhallitus 15.05.2023 § 135
1552/00.04.00/2023

Valmistelija: Kaupunginarkkitehti Leena Arvela-Hellén
etunimi.sukunimi(ät)uusikaupunki.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa aiheesta henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla.

Lausunnon pohjaksi on julkaistu arviointimuistio

Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/DownloadProposalAttachment?proposalId=3357d506-a43c-46de-962b-cb874b0d54fd&attachmentId=20275>

Linkki lausuntopyyntöön vastauskenttineen:

<https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=3357d506-a43c-46de-962b-cb874b0d54fd>

Lausuntoa on pyydetty kahdeksaan kysymykseen ja lisäksi on mahdollisuus antaa vapaamuotoinen teksti.

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Henkilöjunaliikenteen käynnistäminen on keino parantaa alueiden elinvoimaa sekä kehittää liikennejärjestelmää kestävään suuntaan. Oikein järjestettynä henkilöjunaliikenne on myös bussiliikennettä taloudellisempi ja turvallisempi tapa järjestää joukkoliikennepalveluita. Henkilöjuna on myös kuntalaisten taloutta keventävä tarjotessaan autoilua edullisemmän ja paremman palvelun, joka voi olla autoa nopeampaa ja tarjota mahdollisuuden työntekoon työmatkan aikana. Junaliikenne pienentää myös liikenteen aiheuttamia päästöjä.

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

Open access -periaate ei toimi Suomessa. Pitkäikäiseen junakalustoon investoiminen on liian suuri riski Suomen kokoisella erillisellä markkina-alueella, jossa junille ei ole jälkimarkkinoita. Suomen markkinat ovat myös liian pienet. Esimerkiksi Uudenkaupungin ja Turun väliseen junaliikenteeseen tarvitaan vain neljä junaa. Niin pieniä eria on käytännössä mahdoton ostaa valmistajilta. Open access olisi voinut kasvaa toimivaksi, jos VR olisi romuttamisen sijaan myynyt uusille yrityksille itselleen tarpeettomat

veturit ja vaunut toimivina tai korjauskelpoisina. Tämä mahdollisuus on kuitenkin käytännössä menetetty lähes kokonaan.

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

Päivittäisen työ- ja opiskelumatkustamisen palvelutasovaatimus on enintään tunnin matka-aika, synkronoidut vaihtoyhteydet paikalliseen bussi- tai raitioliikenteeseen (tulevaisuudessa mahdollisesti myös Turussa) ja yhteinen lippujärjestelmä, joka on voimassa koko matkalla. Tämän lisäksi junan palveluihin tulee sisältyä mahdollisuus työntekoon matkan aikana sekä tila polkupyörän kuljettamiseen liityntäliikenteenä. Junien on kuljettava koko päivän ajan, ei vain aamuisin ja iltapäivän päätteeksi, jotta se on toimiva palvelu autoon verrattuna. Muistiossa ei ole käsitelty alueellista lähijunaliikennettä matkustajan kannalta oikealla tavalla.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Nykyisen LVM:n ostoliikenteen kilpailuttaminen ei edellytä investointeja, koska junat ja liikennepaikat ovat jo olemassa. Junaliikenteen laajentumiseen ei romutusten seurauksena ole junakalustoa. Jotta markkinat toimivat myös palvelua tilaavien kuntien kannalta niiden haluamalla tavalla, paras menettely on tukea uuden junakaluston hankintaa Suomeen ja tulevaisuudessa VR:ltä poistuvan kaluston uusiokäyttöä. Uusi junaliikenne edellyttää valtiolta ensisijassa myönteistä ja aktiivista suhtautumista laitureiden palauttamiseen sekä rahoitusta niin, että edulliset ja yksinkertaiset laiturit voidaan toteuttaa nopeasti eikä useiden vuosien viivyttelyllä.

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

Palveluiden tulee olla aidosti erillisiä ja riippumattomia VR:stä, jotta näiden palveluiden saatavuus on kaikille operaattoreille ja kaluston omistajille yhdenvertaista.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Nykyinen malli toteutettuna myös käytännössä on hyvä. Eli valtio vastaa rataverkon omistajana välittömistä rataan liittyvistä rakenteista, kunnat muusta, kuten pysäköinnistä, pysäkeistä ja katuyhteyksistä asemille. Liikennepaikkojen toteutuksen on tapahduttava nykyistä nopeammin, eli kunnallisen liikenne- ja ympäristörakentamisen tahdissa. Esimerkiksi selitys, ettei yksinkertaista laituria voi rakentaa kuin monivuotisen suunnitteluprosessin jälkeen, on kestävä. Valtion tulee budjetoida tällaisiin kevyisiin rakentamishankkeisiin varattua kohdistamatonta rahaa, joka on heti käytettävissä, kun hankkeita tulee toteutettaviksi.

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

Alueellisten palveluiden hankinnan tulee olla paikallisten toimijoiden (kaupungit, kunnat, maakunnat, kuntayhtymät) hallinnassa. Tämä edellyttää, että junaliikenteen alueellista toimivaltaa lisätään liikennepalvelulakiin välittömästi. Hankinnat voidaan silloin organisoida joko samoin resurssein kuin bussiliikenteen ostot tai voidaan käyttää ulkoisia hankintapalveluita. Eurooppalainen yleinen käytäntö on, että alueellisia palveluita kustannetaan osin myös ylemmän hallinnon tasolta. Erityisesti alueellisen junaliikenteen alkuvaiheessa, kun siirytään kokonaan valtion rahoittaman ostoliikenteen käytännöstä alueelliseen rahoitukseen, valtion on perusteltua rahoittaa palveluhankintoja osin. Valtion rahoitus voisi olla esimerkiksi takuutyypinen siten, että valtio rahoittaa sovitun alijäämätason ylittyvän subventiotarpeen.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Arviointimuistion lähtökohta siitä, että henkilöjunaliikenteen tarjonta voisi lisääntyä vasta 2030-luvulla, on liian hidas. Uuden junaliikenteen perustamisessa voidaan ja tulee voida edetä niin nopeasti kuin teknisesti on mahdollista. Uusi yritys on tarjonnut Uudenkaupungin radalle henkilöjunapalveluita noin kahden vuoden kuluttua, jolloin yhtiö saa uusiokäytettyjä junia liikenteeseen. Aikataulun esteenä näyttää olevan vain laitureiden rakentaminen, mikä on mahdollista tarvittavien hallinnollisten vaiheiden puitteissa, jos kaikki osapuolet haluavat niin. VR on uusimassa lähijunakalustoaan, mikä tarkoittaa, että uusiokäyttöön on vapautumassa lisää vanhoja junia lähivuosina. Ne tulee myydä halukkaille toimijoille kunnostuskelpoisina tai valtion kalustoyhtiö voi uudistaa niitä itse, jotta uuden junaliikenteen tarpeisiin saadaan junia nopeammin kuin vasta ensi vuosikymmenellä.

Muut näkemyksenne aiheesta:

LVM:n arviointimuistio käsittelee ymmärrettävästi valtion nyt rahoittamaa ostoliikennettä, joka tulee järjestää ja hankkia uudelleen 2030-luvulla nykyisen sopimuksen päätyttyä. Nykyinen sopimus sisältää pääasiassa alueiden välistä junaliikennettä. Alueellinen junaliikenne on eri asia, jota nyt ei Helsingin seudun ulkopuolella ole. Alueellinen junaliikenne ei ole sidottua alueiden väliseen junaliikenteeseen ja palvelee eri käyttötarkoitusta kuin alueiden välinen junaliikenne. Alueellinen junaliikenne täydentää nykyistä alueellista bussiliikennettä. Alueellinen bussi- ja junaliikenne tulee nähdä kokonaisuutena ja organisoida ja rahoittaa yhteisesti. Valtion tasolla tulee määritellä tätä arviointimuistiotä vastaava suunnitelma, joka tähtää alueellisen junaliikenteen käynnistymiseen mahdollisimman nopeasti ja riippumatta nykyisestä ostoliikennesopimuksesta. Jo pitkään ja hyvin valmisteltu Uudenkaupungin radan liikenne voi olla parissa vuodessa

käynnistyvä ensimmäinen uuden alueellisen junaliikenteen hanke, jota LVM:n on perusteltua tukea sekä hallinnollisesti että taloudellisesti esimerkkinä uudesta junaliikenteen muodosta.

Esittelijä: Kaupunginjohtaja Atso Vainio

Päätösehdotus: Kaupunginhallitus päättää antaa edellä esitetyn lausuntonaan liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntöön henkilöjunaliikenteen palveluista 2030-luvulla.

Päätös: Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.
