

Asia: VN/22799/2022

Henkilöjunaliikenteen palvelut 2030-luvulla

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää teitä vastaamaan oheisiin kysymyksiin:

1. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen roolista liikennejärjestelmässä ja tulevaisuuden näkymät perusteluineen?

Henkilöjunaliikenteen rooli on tällä hetkellä melko pieni niin valtakunnallisessa liikennejärjestelmässä kuin kaupunkiseutujen liikennejärjestelmissä HSL:n aluetta lukuunottamatta. Raideliikennettä tulisi suosia kestävässä liikennemuotona nykyistä enemmän niin kaukoliikenteessä mm. lentoliikennettä korvaavana palveluna kuin lähi- ja taajamajunaliikenteessä osana kaupunkiseutujen liikennejärjestelmää.

Tampereen seudulla on tehty määrätietoisesti lähijunaliikenteen kehittämistä viime vuosina. Lippuyhteistyötä VR:n kanssa on toteutettu vuosikymmen ja tällä hetkellä lähes kaikki Tampereen seudun joukkoliikenteen Nysse-liput kelpaavat seudun asemilla pysähtyvissä lähi- ja kaukojunissa mahdollistaen seudun sisäiset matkat. Liikennetarjontaa on kehitetty joulukuusta 2019 lähtien LVM:n junapilottina sekä mahdollistamalla yhteistyössä VR:n kanssa useampien junien pysähtyminen Tampereen seudun asemilla mahdollistaen paremman seudun sisäisen liikennetarjonnan. Vuonna 2021 avattiin uusi seisake Tesomalle. Elokuusta 2022 alkaen seudun kunnat ovat rahoittaneet M-junaliikenteen lisävuoroja mahdollistamalla Nokian ja Lempäälän suunnille paremman vuorotarjonnan. Nyssen bussiliikennettä kehitetään määrätietoisesti mahdollistamaan saumaton liityntä junaliikenteeseen: Tesoman aluekeskus on merkittävä bussiliikenteen solmukohta, Orivedellä on aloitettu Nyssykkä - kutsujoukkoliikennepalvelu vuonna 2020, Lempäälässä on parannettu vaihtoyhteyksiä vuonna 2021 ja kesällä 2023 bussien aikataulut synkronoidaan Nokian matkakeskuksella M-junien aikatauluihin.

Seudun suunnitelmissa on edelleen kehittää määrätietoisesti lähijunaliikennettä osana seudun joukkoliikennejärjestelmää. Seudulle on laadittu tavoitteelliset tulevaisuuskuvat vuosille 2030 ja 2050 sekä tiekartat niiden toteuttamiselle. Lähijunaliikenteen erityisenä roolina on mahdollistaa houkutteleva kestävä liikkuminen seudun keskusten välillä ja yhdyskuntarakenteen tavoitteiden mukainen kehitys.

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

Suomen erityispiirteet eli muusta Euroopasta poikkeava raideleveys, pieni markkina ja talousmaantiede eivät luo otollisia olosuhteita open access – mallin myötä tulevalle kilpailulle.

VR:n kilpailijoilta vaadittavat investoinnit suhteessa pieneen markkinaan eivät kannusta yritysten riskinottoon. VR:n asema valtio-omisteisena yhtiönä on vahva Suomen markkinoilla, kun otetaan vielä huomioon se, että VR voitti ensimmäisen junaliikenteen tarjouskilpailun eli HSL:n junaliikenteen kilpailun vuoteen 2031 jatkuvalla sopimuksella. Open access – malli ei mahdollistane 2020-luvulla lisääntyvää kilpailua ja sen jälkeenkin kilpailun lisääntyminen voi olla epävarmaa **ilman kilpailun syntymistä edistäviä, muistiossa esitettyjä toimenpiteitä.**

Vaikka Open Access -malli toimisi suurimpien kaupunkien välisessä liikenteessä, voisi vaihtoyhteyksien muodostaminen markkinaehtoisen liikenteen junien ja ostoliikenteen välillä muodostua merkittäväksi ongelmaksi maakunnallisen junaliikenteen osalta rajaten matkustuksen kasvumahdollisuuksia.

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

Kuten muistiossa on esitetty, on perusteltua lisätä parempien palvelujen saavuttamiseksi julkisten varojen käyttöä myös kaukoliikenteeseen. Tämä lisää mielestämme perusteita ottaa kilpailutuspaketteihin mukaan riittävästi nykyisiä markkinaehtoisia palveluja järkevien kokonaisuuksien aikaansaamiseksi tukemaan muistiossa niinkään esitettyä hankittaville palveluille tehtävää tavoiteasetantaa. Julkisrahoitteisen liikenteen lisääminen kaventaa Open Access -mallin mahdollisuuksia.

Kaupunkiseuduilla ja alueilla on kasvavaa kiinnostusta lisätä paikallista junaliikennettä. Tämä on nykyisessä junaliikenteen järjestämismallissa ollut viime vuosiin asti osittain hallinnollisesti epäselvä prosessi ja siten haasteellista. Kaupunki- ja taajamajunaliikenne on lähtökohtaisesti nykyisinkin vahvasti tuettua. Kun näiltä osin määritellään tulevaa palvelutasoa, on erittäin tarpeellista ottaa palvelujen lisäämisestä kiinnostuneiden seutujen ja alueiden **kunnat** mukaan palvelutason määrittelyyn ja rahoittamiseen.

4. Millaisia investointeja henkilöjunaliikenteen kilpailun avaaminen mielestänne edellyttää?

Lähtökohtana kilpailun avaamisessa tulee olla liikenteen lisääminen, minkä johdosta on kalustoinvestointien lisäksi erityisesti kaupunkiseuduilla investointitarpeita seisakkeisiin ja kapasiteettia lisääviin infrainvestointeihin.

Väylävirasto ja Tampereen kaupunkiseudun kunnat ovat talven 2022–2023 aikana selvittäneet yhteistyössä lähijunaliikenteen kehittämismahdollisuuksia ratakapasiteetin riittävyyden näkökulmasta. Useissa aiemmissa selvityksissä on todettu lähijunaliikenteen merkittävämmän kehittämisen vaativan lisäraiteita pääradalla etelän suunnalla sekä Nokian ja Ylöjärven suunnilla.

Tampereen henkilöratapihan rooli on lähijunaliikenteen kehittämisessä keskeinen. Henkilöratapihan vireillä oleva kehittämisshanke mahdollistaa lähijunaliikenteen tavoitteiden mukaisen kehittämisen. Hankkeella ei ole vielä rahoituspäätöstä.

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

Kuten muistiossakin todetaan, on liikkuvan kaluston omistus tarkoituksenmukaisinta keskittää julkisomisteiseen kalustoyhtiöön. Käsityksemme mukaan julkisomisteinen kalustoyhtiö voisi järjestää tarvittavat varikkotilat ja kiinteistöt omistamalleen kalustolle sekä järjestää tarvittavat huoltopalvelut.

Asemien osalta omistamisjärjestelyä on perusteltua selkeyttää ja kehittää siten, että mahdollistetaan asemien ja asemanseutujen tavoitteellinen kehittäminen joukkoliikenteen- ja matkaketjujen solmuina sekä osana muuta kaupunkikehittämistä. Omistus voisi olla valtio-omisteisessa yhtiössä esimerkiksi Ruotsin mallin mukaisesti.

6. Näkemyksenne henkilöjunaliikenteen palveluiden ja infrastruktuurin tulevaisuuden rahoitukseen?

Järkevien ja tehokkaiden palveluiden ja infrainvestointien aikaansaamiseksi hyötyjä maksaa – periaate on perusteltua. Näin ollen rahoitukseen osallistuisivat valtion lisäksi hyötyvät kunnat.

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

Tampereen kaupunki tukee muistiossa esitettyä näkemystä siitä, että Suomen kokoisella markkinalla ei ole perusteltua hajauttaa junaliikenteen hankintoja usealle tilaajaorganisaatiolle. Junaliikenteen tilaaminen edellyttää erityisosaamista, jota ei kannata hajauttaa tarpeettomasti. HSL:n ulkopuolisen junaliikenteen tilaajaksi sopisi mielestämme muistiossa esitetty Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, jonne tulisi resursoida HSL:n ulkopuolisen junaliikenteen tilaajaosaaminen.

Kaupunkiseuduilla ja alueilla tulee olla kuitenkin vahva rooli yhteistyössä junaliikenteen suunnittelussa ja hankinnassa. Kaupunkiseutujen ja alueiden kunnilla tulisi olla myös hyötyjä maksaa periaatteen mukaisesti velvoite osallistua rahoitukseen.

8. Näkemyksenne hankkeen mahdollisesta aikataulusta?

Muistiossa esitetty aikataulu on mielestämme tarkoituksenmukainen ja realistinen sille, että vuonna 2031 voidaan aloittaa henkilöjunaliikenteen palveluja kilpailutettuina kokonaisuuksina eri puolilla Suomea useamman kilpailukohteen voimin.

Muut näkemyksenne aiheesta

Vapaa vastauksenne:

Tampereen kaupunki ilmoittaa halukkuutensa osallistua Henkilöjunaliikenne 2030-hankkeen valmisteluun jatkossa.

Arviomuistiossa on esitetty selvitystarve kilpailutetun junaliikenteen lipunmyynnille ja myyntijärjestelmille. Samassa yhteydessä kannattaa selvittää, miten seudulliset lippujärjestelmät saadaan kytkettyä henkilöjunaliikenteeseen parhaiten.